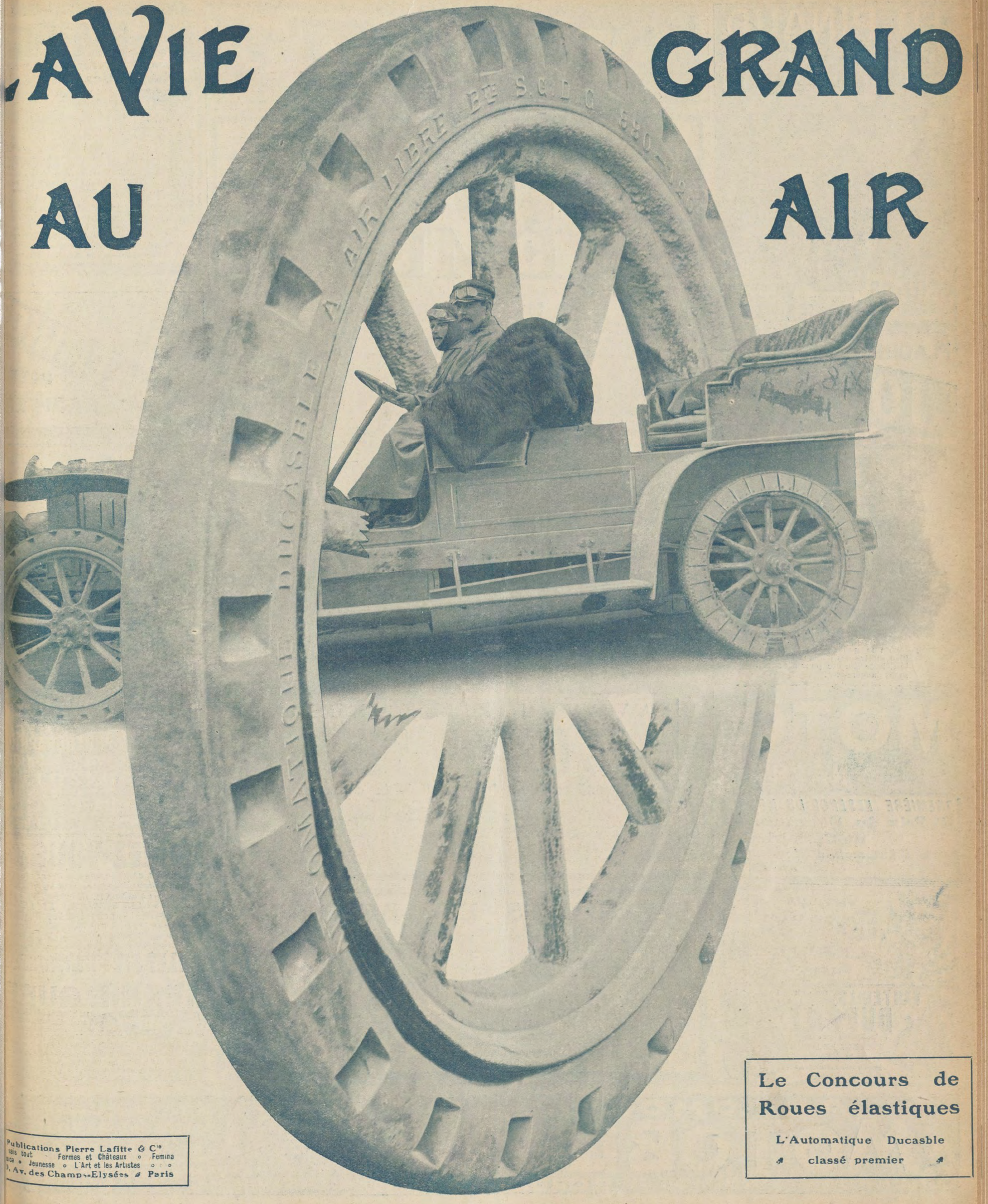
...née ▱ N° 450 — 50 centimes — 4 Mai 1907 ▱ Tous les Samedis

LA VIE AU GRAND AIR



Le Concours de Roues élastiques

L'Automatique Ducasble classé premier

Publications Pierre Lafitte & Cie
Sais tout ◦ Fermes et Châteaux ◦ Femina
Lecture ◦ Jeunesse ◦ L'Art et les Artistes ◦ ◦ ◦
..., Av. des Champs-Elysées ▱ Paris

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

ED. PINAUD
18, PLACE VENDÔME
PARIS

GENET D'OR — PARFUM ULTRA-PERSISTANT
PARFUM LA CORRIDA
VIOLETTE — BRISE EMBAUMÉE

BLÉRIOT

EXIGER LA MARQUE — CATALOGUE FRANCO

3 Nouveaux Modèles

CLÉMENT

que l'on ne saurait trop admirer

La Course sur route ⌀ 275 fr. Machine lègère extrêment rigide (Modèle gagnant de Paris-Tours).

La Touriste ⌀ 275 francs avec roue libre, 2 freins, garde-boue, jantes nickelées, etc.

La 3 vitesses avec roue libre, frein en contre-pédalant. — Grandes nouveautés.

POUR MAIGRI

SANS NUIRE à la SANTÉ

Le Thé Mexicain du Dr Jav

L'obésité altère la
détruit la beauté et
avant l'âge; si vous
rester toujours jeu
mince, prenez deux
tasses par jour du
Thé Mexicain du Dr J
et, en quelques sem
vous maigrirez sûr
et lentement, sans
danger pour la sa
sans aucun régime.
C'est une véritable
végétale, dépurati
absolument inoffens
SUCCÈS CONSAC
Se méfier des Contref

Prix de la Boîte 5f, les six Boîtes 28f, fco c/re mandat ; dans tous p
Dépôt : Pharmacie Vivienne, 16, Rue Vivienne,

PLAQUES
JOUGLA
PAPIERS

AUTOMOBILES **DELAUNAY-BELLEVILLE**

Administration et Ateliers à SAINT-DENIS (Seine) — Succursale et Garage à NICE (Promenade des Anglais)

PLAQUES
RADIO-BROM GUILLEMINOT
ULTR
RAPIDES

La Semaine Comique, par Henriot.

Pékin-Paris.
Comme quoi le Touring-Club devrait bien mettre des poteaux indicateurs dans le Céleste Empire pour signaler les passages dangereux.

Les problèmes de l'avenir tiennent en deux mots : trouver des ballons dirigeables plus lourds que l'air, et des canots automobiles plus légers que l'eau.

Neige... glace... boue... chemins affreux ! heureusement que nous avons des pneumatiques « Gaulois »... nous sommes sûrs d'en sortir !

La traversée de la Chine et les recommandations du mandarin.
— Prenez garde surtout au bétail mais vous pouvez écraser les enfants.. les gosses chez nous n'ont aucune valeur

MOTO NAPHTA

PREMIÈRE ESSENCE DU MONDE
1er Prix du Concours de Carburants
de l'Automobile Club de France

LA PLUS SOUPLE — LA PLUS SIMPLE

LA VRAIE VOITURE DE TOURISTE, c'est la

BERLIET

qui détient toujours le record de la consommation

SIÈGE SOCIAL : 239, Avenue des Ponts, LYON

Agent à Bordeaux : PINAUD-DUANIP, 92-94-96, boul. de Caudéran

Agent à Paris : TART & Cie, 2, avenue Alphand

CYCLES & MOTOCYC
de toutes Marques
APPAREILS PHOTOGRAPHI
de toutes Marques
PAYABLES EN 12 ET 15
à L'INTERMÉDIAIRE 17, R. MON PARI
(CATALOGUE FRANCO)

PARFUM
FLORAMYE
L.T. PIVER
PARIS

PRODUITS DE BEAUTÉ

Protection de l'épiderme, contre le froid, les intempéries, les poussières de la route, etc., assurée par la *Creme des Walkyries*. Indispensable, surtout en hiver, aux personnes exposées au froid et aux intempéries (sportsmen, cyclistes, automobilistes, yachtmen, etc.). Préserve des gerçures, engelures, rougeurs du nez, congestion des pommettes, etc.
Le pot, franco 10 fr.

Rosée d'Orient fait disparaître : taches, taies, filets rouges des *yeux*, irritation, rougeurs, gonflement des paupières ; arrête sécrétions de l'œil ; conserve la vue. Donne au regard : charme, expression. Produit inoffensif, très recommandé aux sportsmen. Le flacon 5 fr.;

Rides, sillons, patte d'oie, etc., traités avec succès par la *Cytophylline* qui revivifie, les muscles et tissus.
Le pot, franco 12 fr

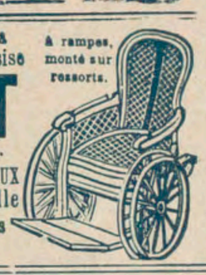
Réduction, Amincissement, par la *Pate Cardinal*, qui fait disparaître bajoues, doubles mentons et tout dépôt graisseux ; permet d'obtenir des doigts minces, fuselés, une main aristocratique.
Le pot, franco 8 fr.

Taches de rousseur, Hâle, Masque de grossesse, disparaissent par le *Lait Calypso*, le meilleur pour toilette et beauté.
Le flacon 5 fr.; franco colis postal 6 fr. 25.

Points noirs, Points blancs, Comédons, Épidermes gras, luisants, guéris radicalement par la *Lysalbine*, qui donne velouté et fraîcheur au teint.
Le flacon 10 fr ; franco colis postal 11 fr. 25

SOCIÉTÉ ATHÉNA : 10, rue du Monthabor, Paris

DÉFIEZ-VOUS, M
de l'action nocive du temps. — Prenez tou
au coucher deux dragées de ROMASTINE E
Ce produit AUGMENTE RAPIDEMENT l'
DES SEINS, LES RAFFERMIT ET LEU
UNE APPARENCE DE JEUNESSE PERP
LE FLACON : 10 fr. — Envoi franco contre mand
Laboratoires BOUTY, 1, Rue de Châ aud

FAUTEUILS mûs par la personne assise
DUPONT
Fabricant breveté s.g.d.g.
FOURNISSEUR DES HOPITAUX
à Paris, 10, R. Hautefeuille
Les plus Hautes Récompenses
à rampes, monté sur ressorts.

à manivelles. Envoi Fco du Catalogue

EPILEPSIE
GUÉRISON CERTAINE.
Dr BOURDAUX, FLEUR

HERNIE GUÉ
par le Nouveau BANDAGE
Accepté p'la Société de Chi
Recommandé
Membres du Corp

Cet appareil en forme d'arbalète est invisible s
supprime le **ressort** du dos et le **sous-cuisse**
peut se livrer à tous les travaux sans éprouve
Par sa pression constante il mène à la guérison Env
MEYRIGNAC, Spécialiste-Herniaire, 229, Rue St-H

AUTOMOBILES
MOTOBLOC
SIÈGE SOCIAL ET USINES · 102, RUE DES VIVANTS, 102 · BORDEAUX

à PARIS EN 1906 { DIRECTION DES AGENCES MAGASIN D'EXPOSITI 8, RUE LAFAYETTE

NOUS AVONS PRIS PART A 5 COURSES et CONCOURS ET REMPORTÉ 5 PREMIERS P

La Vie au Grand Air

ABONNEMENTS :
Paris et Départements ——— 24 fr.
Etranger ——— 28 fr.
Changement d'adresse : 0 fr. 75

4 Mai 1907 ✠ N° 450
PUBLICATIONS PIERRE LAFITTE & Cie
90, avenue des Champs-Élysées, PARIS ✠ Téléph. 528-64, 528-66, 528-68
Publicité : HUGUET, MINART & Cie, 11, boulev. des Italiens

PUBLICITÉ :
Pages d'Annonces, la ligne ——— 2 fr.
La Page ——— 600 fr.
Encartage ——— 750 fr.

(Plaque Lumière.)

AVANT LE DÉPART DE L'*AIGLE*

*Le départ de l'*Aigle, *l'énorme ballon dont nous parlions dans notre dernier numéro, s'est effectué le 27 avril, à 7 h. 45 du soir. MM. G. Besançon, comte de Castillon de Saint-Victor, R. Gasnier, E. Giraud, A. Leblanc, G. Le Brun, F. Peyrey, Santos-Dumont, P. Tissandier, E. Zens avaient pris place dans la nacelle. L'atterrissage s'est effectué le 28 avril, à 1 h. 35 du matin, près de Blois. Pendant l'ascension, la température s'est abaissée jusqu'à 7 degrés au-dessous de zéro. En même temps que l'*Aigle, *un autre ballon, une réduction de ballon, le* Micromégas, *qui ne cube que 100 m.c., monté par M. Georges Bans, prenait son vol. Il atterrissait le lendemain, à 7 h. 30 du matin, à Persac, dans la Vienne.*

Le Concours de roues élastiques

par C. FAROUX

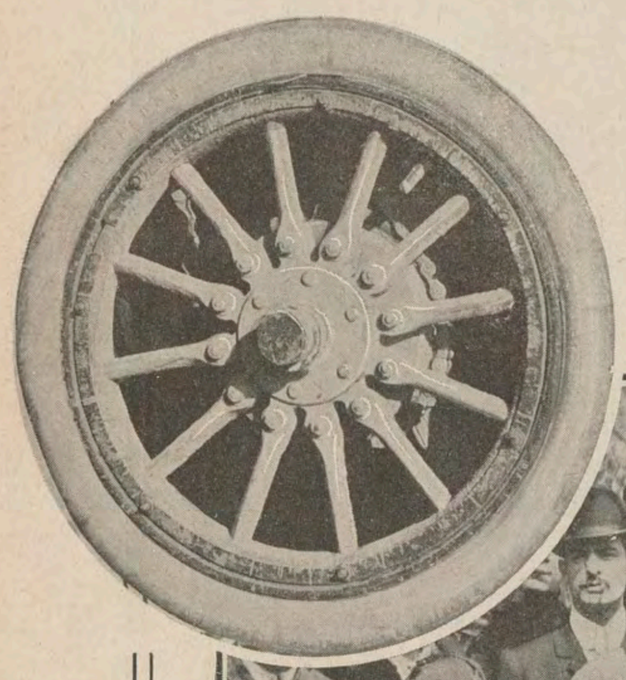
Sur 2.080 kilomètres, de Paris à Nice et retour, différents systèmes de roues prouvèrent que, jusqu'à un certain point, les automobiles peuvent se passer de pneumatiques

Porcherot.

Gagnant de la 3e catégorie du concours de roues et bandages élastiques, arrivé le premier à Paris et qui fut le plus vite sur le parcours. Voiture 24 chx De Dion-Bouton, *automatiques* Ducasble.

Pour la deuxième fois, s'est disputé, du 15 au 25 avril, le concours de roues et bandages élastiques organisé par l'*Auto*. J'ai pris moi-même une trop grande part dans l'organisation pour pouvoir constater sans fausse modestie son succès. Par un temps souvent déplorable, sur des routes presque toujours en mauvais état, dans les conditions de voyageurs faisant du grand tourisme, rendues plus difficiles par les dures exigences d'un règlement très strict, exigeant une moyenne de vitesse, interdisant, pour certaines catégories, les réparations en cours de route, neuf voitures, comportant cinq systèmes de bandages différents, ont effectué le parcours Paris-Nice et retour, soit environ 2.080 kilomètres.

Il serait excessif de conclure que le pneumatique est mort. Il a pour lui l'ancienneté, il a aussi la souplesse, il faut le reconnaître, plus grande, l'aptitude à se bien comporter devant les obstacles les plus divers. Il a enfin de puissants appuis dans les colossales usines qui le fabriquent. Mais il est bon de constater que, pour le chauffeur qui n'hésite pas à sacrifier quelques avantages pour éviter les ennuis d'un bandage dégonflé, il se trouve plusieurs systèmes qui ont fait leurs preuves et entre lesquels il peut choisir.

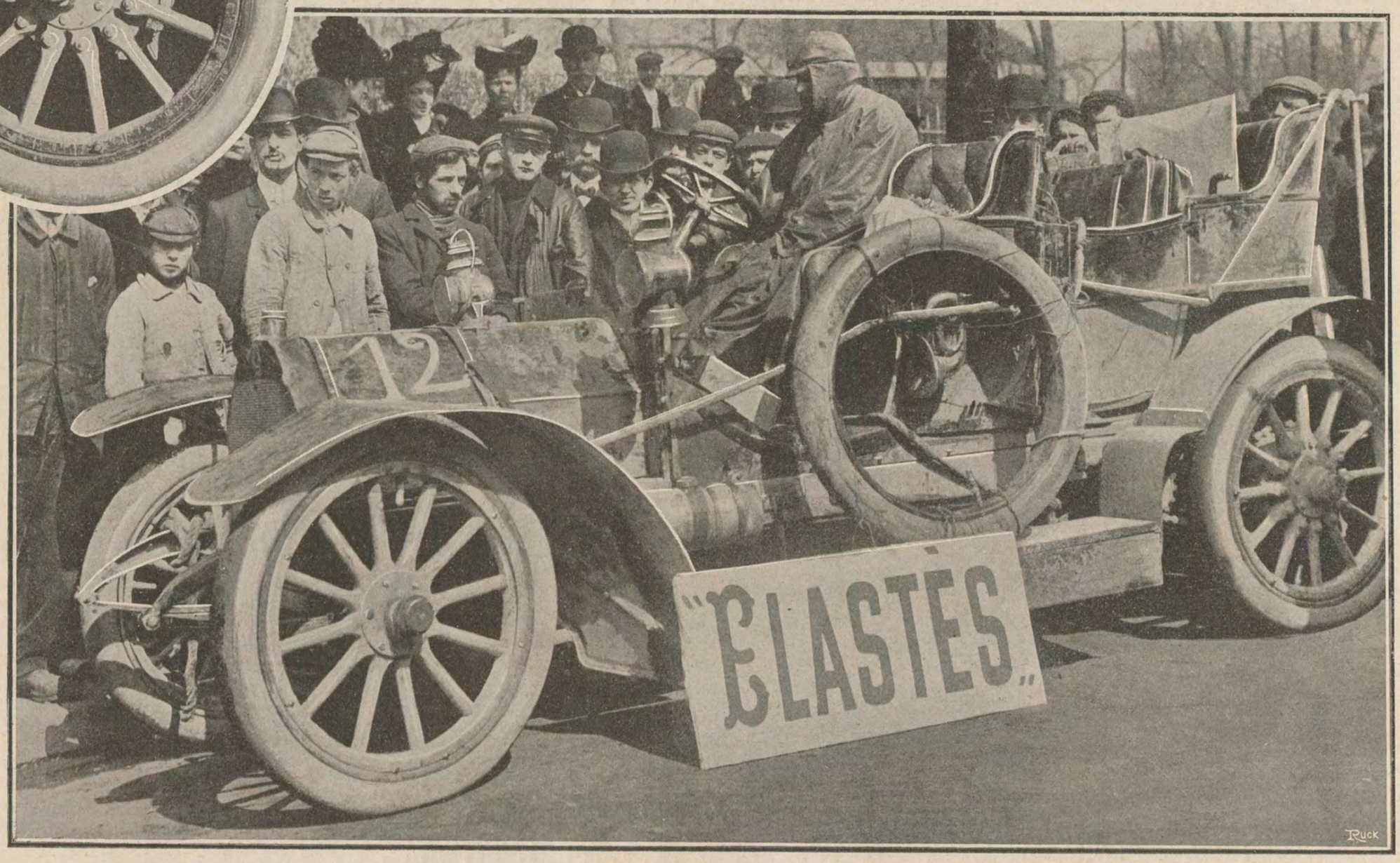


Fait intéressant à constater: l'an dernier sur 11 concurrents partis, 3 seulement achevèrent le parcours. Cette année, sur 13 présents au départ, 9 se retrouvèrent à l'arrivée, et on peut dire que 2, au moins, furent arrêtés par des causes indépendantes des bandages. Il y a là, dans la simple différence des pourcentages une comparaison des plus édifiantes.

Ajoutons, en outre, qu'il s'agissait cette fois encore de véritables voitures de tourisme, pour lesquelles une bonne moyenne de vitesse était exigée et dont les modèles allaient de la voiturette 8 chevaux au double phaéton 40 chevaux, dont les poids variaient de 775 à 2.476 kilos et dont quelques-unes ont souvent dépassé le 75 à l'heure.

Les vainqueurs Sur les trois catégories représentées à l'arrivée, deux sont gagnées par l'automatique Ducasble. La troisième revient à l'Elastès qui prend la seconde place dans les deux autres.

Il s'agit là de deux principes bien différents, et leurs succès comparables montrent bien que variés peuvent être les divers systèmes appelés sinon à remplacer, du moins à concurrencer le pneumatique.

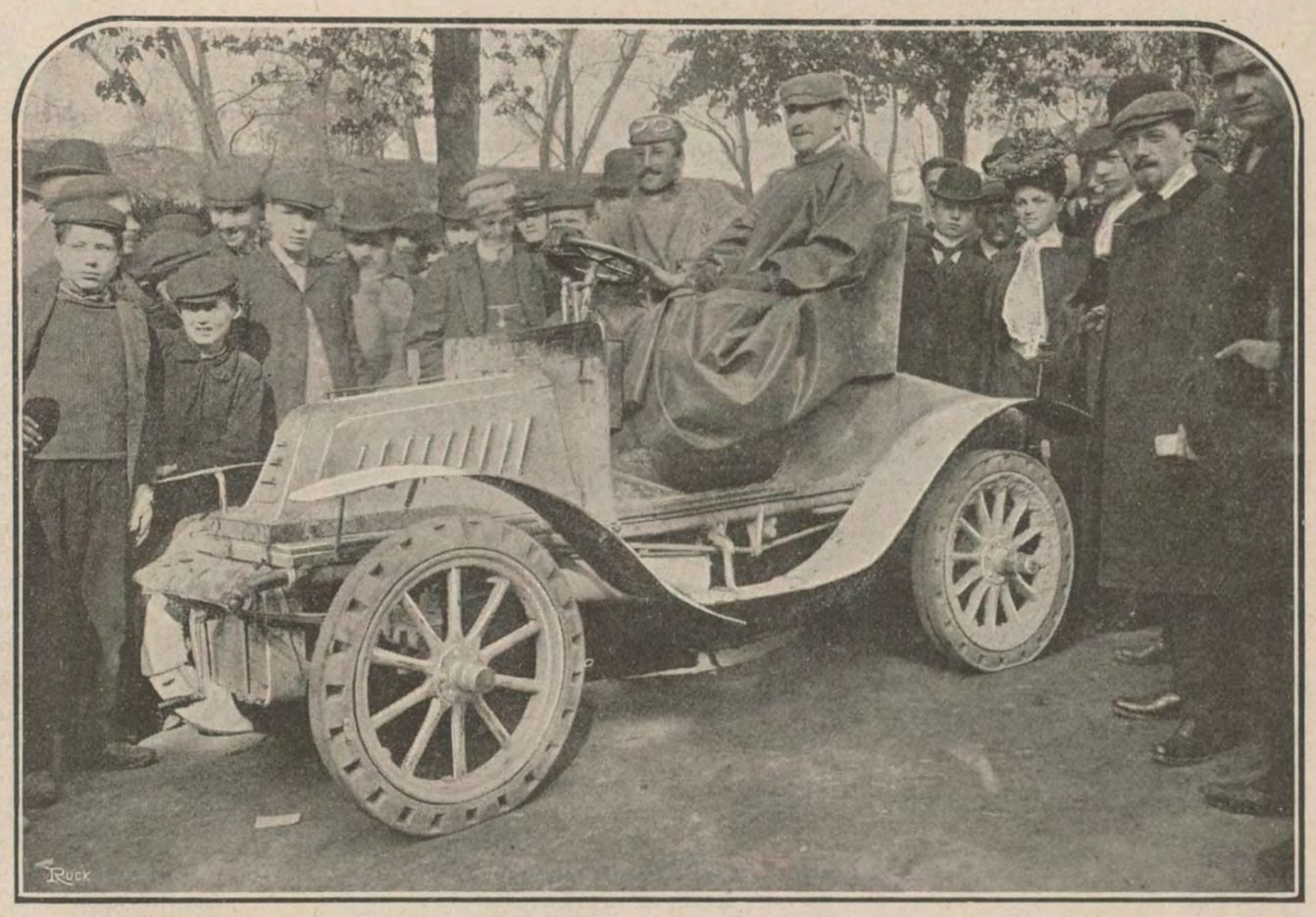


Marcel Rodberg.

Gagnant de la 2e catégorie sur bandages Elastès. *Sur trois voitures engagées, trois voitures ont fini le parcours et ont été primées.*

Le Ducasble, comme on peut s'en rendre compte par les différentes photographies que nous publions à l'intérieur du numéro et sur la couverture, a le volume d'un pneumatique, mais son aspect extérieur en diffère sensiblement. Il comporte une série d'oves, ou cavité en forme d'œuf, noyées dans l'épaisseur du caoutchouc et communiquant avec l'extérieur au moyen de deux orifices. Quand la roue tourne, les oves qui se présentent successivement en contact avec le sol s'aplatissent. L'air sort par les orifices et il rentre aussitôt que le contact est terminé.

La voiture repose donc continuellement sur un matelas d'air, comme dans le pneumatique, mais avec cette différence que cet air est en communication avec l'air extérieur et que, par suite, les crevaisons ne peuvent avoir sur l'ensemble qu'une minime influence et qu'en outre, cet air est constamment renouvelé et par suite refroidi. Cette double victoire est tout à l'honneur de M. Van der Sluys, administrateur de la nouvelle société. La 24-chevaux de Dion-Bouton de Porcherot qui gagne la troisième catégorie est entrée première à Paris, ayant fait la meilleure moyenne sur tout le parcours, effectuant l'étape Dijon-Paris à plus de 50 à l'heure avec ses 2.000 kilos; la petite 8-chevaux de Dion de Pellegrin qui remporte la première catégorie, se classe immédiatement après comme moyenne. Remarque amusante, c'est la même voiturette qui a déjà couvert l'an dernier le Tour de France, la Coupe du *Matin* et la Coupe des Voiturettes, soit, avec l'épreuve des roues élastiques, plus de 10.000 kilomètres de courses.



Pellegrin.

Gagnant de la première catégorie sur voiture De Dion Bouton, *automatique* Ducasble.

Puisque c'est au Ducasble que revient cette fois l'honneur de la victoire, qu'il nous soit permis de dire quelques mots de ses origines. Elles ne datent pas d'hier, puisque c'est en 1892 qu'il faut remonter pour trouver la première apparition du premier type. Inutile de dire qu'il n'était pas encore question d'automobiles. Le pneumatique pour bicyclette était d'invention encore toute récente, et, comme il donnait, étant loin d'être perfectionné comme aujourd'hui, beaucoup d'ennuis à tous ceux qui l'employaient, on cherchait un peu de tous les côtés à le remplacer. C'est alors que M. Ducasble, esprit inventif par excellence, présenta son premier type d'automatique.

Il était formé d'une série de balles perforées d'un petit trou et, quand on appuyait la roue sur le sol, on entendait un sifflement caractéristique indiquant que l'air sortait de son alvéole. Ce bandage automatique eut, il faut l'avouer, peu de succès. Il avait contre lui le poids, considération secondaire pour une automobile, mais de premier ordre, au contraire, quand il s'agit d'une bicyclette. Traîner avec soi quelques kilos de poids mort n'est pas à dédaigner. Aussi bien, le pneumatique s'était amélioré et je ne crois pas qu'il soit intéressant, maintenant, de lui chercher un succédané pour la bicyclette, qui se comporte fort bien comme elle est actuellement.

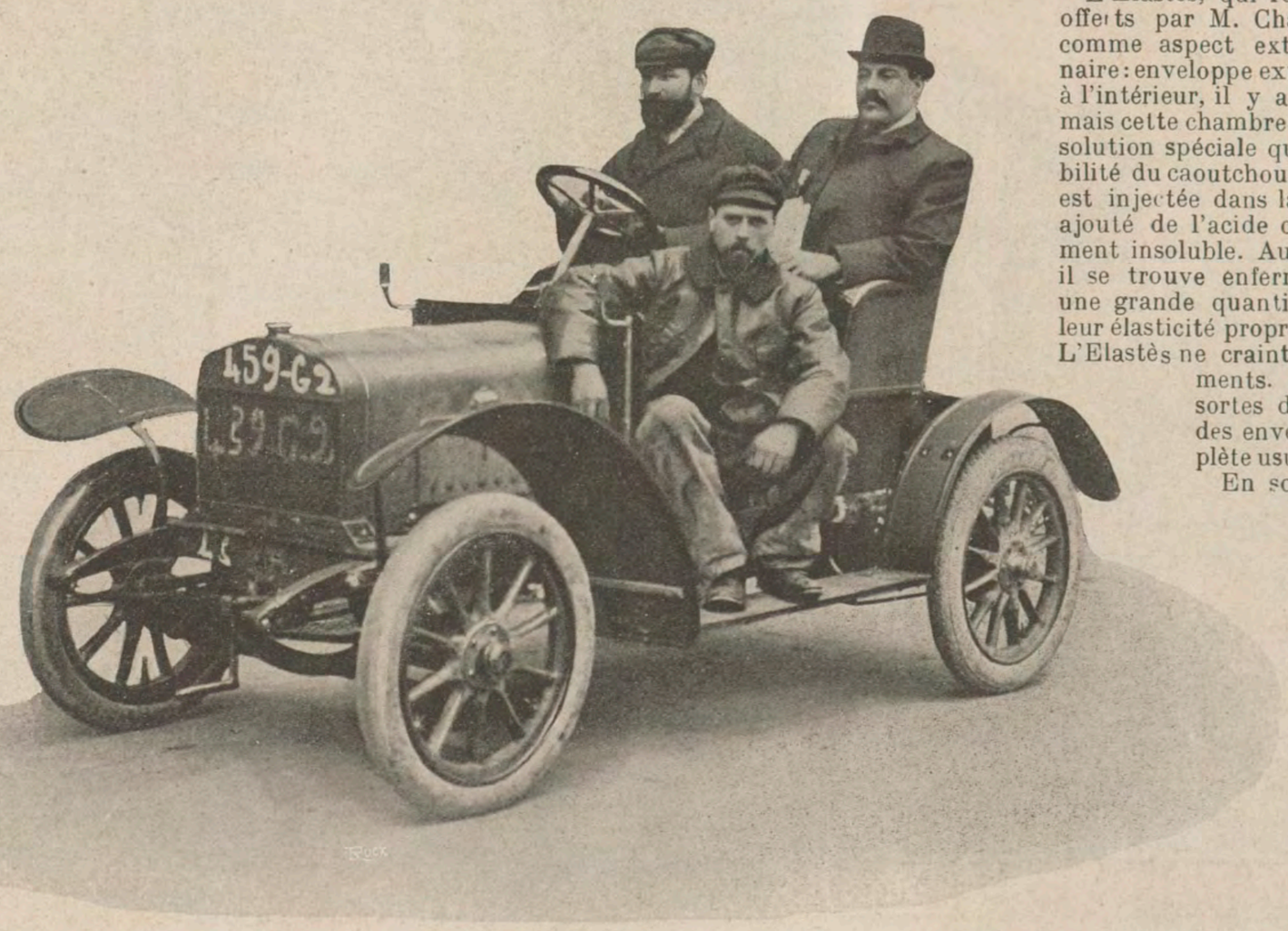
Méconnu en France, l'inventeur rencontra plus de succès en Angleterre où il parvint à vendre ses brevets. Notre confrère de Lafreté raconte à ce sujet une anecdote caractéristique.

On sait qu'il s'est fait un ardent défenseur du bandage à air libre qu'il expérimente depuis plusieurs années. Or, il y a trois ans, déjeunant avec Sir David Salomons, le sportsman anglais bien connu, il lui expliquait les mérites des bandages qu'il avait adoptés pour sa voiture. Mais l'introducteur de l'automobile en Angleterre l'interrompit et, avec un sourire ironique :

— Votre bandage, dit-il, je le connais très bien. Il y a longtemps que j'en ai sur ma bicyclette!

Il y a quelques années seulement que Ducasble est passé de la bicyclette à l'automobile, et, ce temps, il l'a passé en études, en travail, en épreuves. Enfin, le bandage est maintenant à peu près au point.

La Société d'études s'est transformée en Société d'exploitation Je suis heureux, pour ma part, que le succès ait couronné ces efforts intelligents et incessants.



Lecocq

Classé deuxième de la 1re catégorie, sur voiturette 8 HP Demester, *bandages* Elastès.

L'Elastès, qui remporte un des trois challenges offerts par M. Chantemerle, ne diffère en rien comme aspect exterieur d'un pneumatique ordinaire: enveloppe extérieure, boulons de sécurité, etc., à l'intérieur, il y a également une chambre à air, mais cette chambre est remplie, au lieu d'air, d'une solution spéciale qui possède la souplesse l'inaltérabilité du caoutchouc. Cette matière, liquide à chaud, est injectée dans la chambre à air, après qu'on y a ajouté de l'acide chromique qui la rend complètement insoluble. Au moment de la prise en masse, il se trouve enfermé dans le magma ainsi formé une grande quantité de bulles d'air qui ajoutent leur élasticité propre à celle de la matière spéciale. L'Elastès ne craint donc ni les clous ni les éclatements. Il peut se monter sur toutes sortes de bandages et il permet l'usage des enveloppes extérieures jusqu'à complète usure.

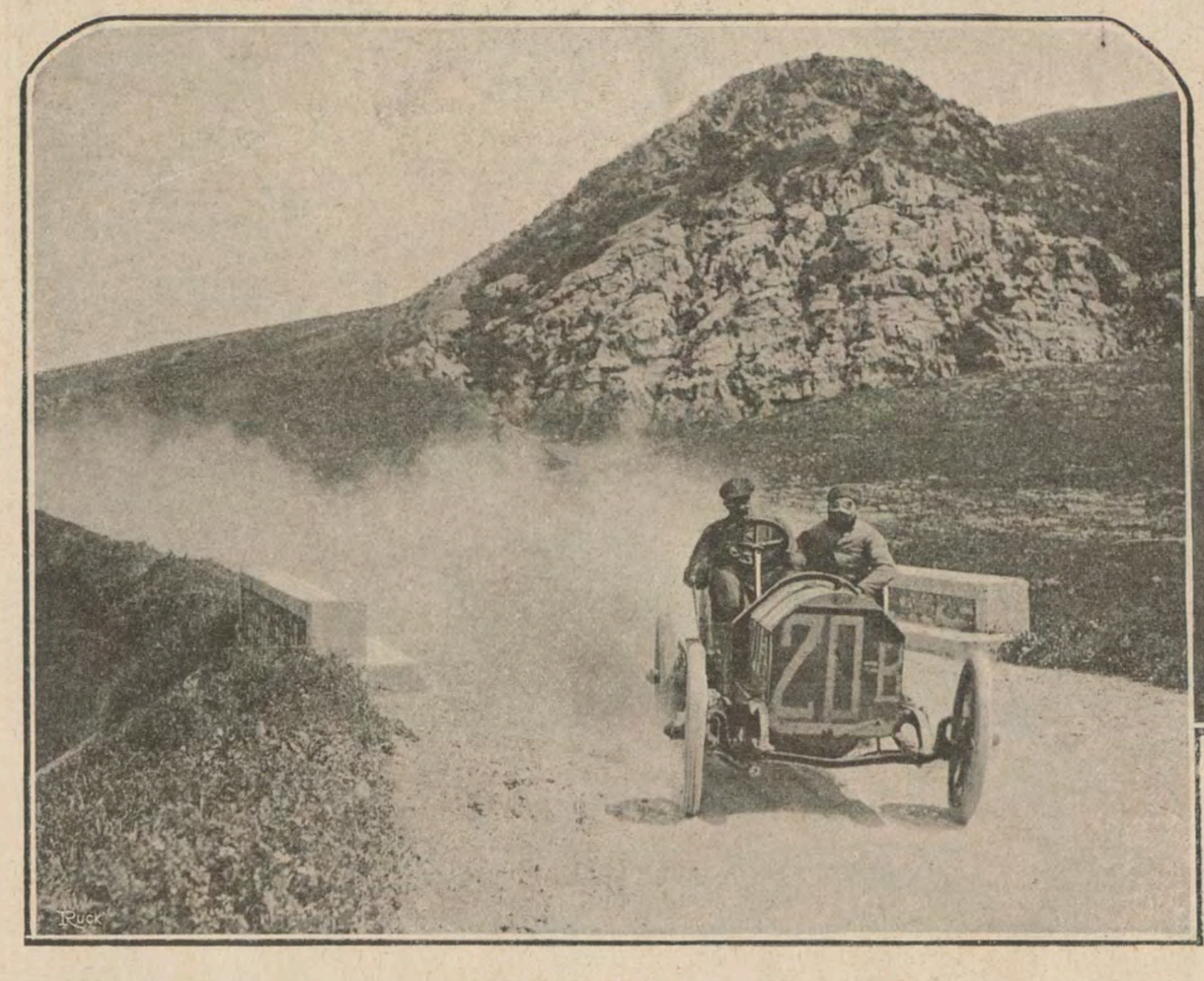
En somme, tous les systèmes qui ont terminé sont dignes de retenir l'attention, et le Concours de 1908 en mettra sans doute de nouveaux au jour.

Dès à présent, je crois pouvoir dire que, sans détrôner le pneumatique pour la grosse voiture, la voiture de course ou de grande allure, le bandage élastique pour la voiture de puissance moyenne, le taximètre, la voiturette, et la roue élastique pour le poids lourd et les voitures de livraison, ont tous deux devant eux un superbe avenir.

C. Faroux.

LA TARGA FLORIO

La première épreuve de l'année est marquée par une défaite française, mais on peut dire que nos représentants ont été les victimes des routes siciliennes



Nazzaro avant Bonfornello.

La route du circuit présentait plus de 4.000 virages, ce qui faisait fort l'affaire des coureurs italiens et en particulier du gagnant, Nazzaro. Voiture Fiat, *pneus et jantes amovibles* Michelin, *magnéto* Simms-Bosch.

Florio

Le chevalier Florio à l'arrivée de la Coupe des Voiturettes.

Donateur, organisateur, le chevalier Florio est en même temps concurrent. Il s'est classé second dans la Coupe des voiturettes. Voiture de Dion, *semelles* Michelin.

Comme le faisait prévoir notre collaborateur C. Faroux dans un récent article (1), la Targa Florio n'a été qu'un duel entre les voitures françaises et les voitures italiennes. Il faut, en effet, remonter dans la liste des arrivées jusqu'au 15e pour trouver une marque n'appartenant pas à l'industrie des deux sœurs latines.

Mais, contrairement à ses prévisions, pour cette première grande course de l'année, nos couleurs n'ont pas triomphé.

Il est vrai que, si nous avions pour les défendre une formidable équipe et nos meilleurs conducteurs, celle de l'Italie n'était pas moins redoutable, parce qu'elle comprenait ceux qui furent en 1905 et en 1906 nos plus redoutables adversaires.

La logique du sport devait, à défaut des nôtres, leur adjuger les premières places. C'est ce qui arrive. Nazzaro, troisième en Auvergne, second à la Sarthe, se classe premier. Son camarade d'écurie,

Nazzaro félicité après l'arrivée.

C'est le coureur italien Nazzaro qui s'est classé premier, couvrant les 450 kilomètres en 8 h. 17 m. 38 s. Voiture Fiat, *pneus et jantes amovibles* Michelin, *magnéto* Simms-Bosch.

Lancia à Petralia Sottano.

Lancia s'est classé second derrière son camarade d'écurie Nazzaro, son meilleur ami, en 8 h. 29 m. 26 s. Voiture Fiat, *pneus et jantes amovibles* Michelin, *magnéto* Simms-Bosch.

1. Voir le numéro 448.

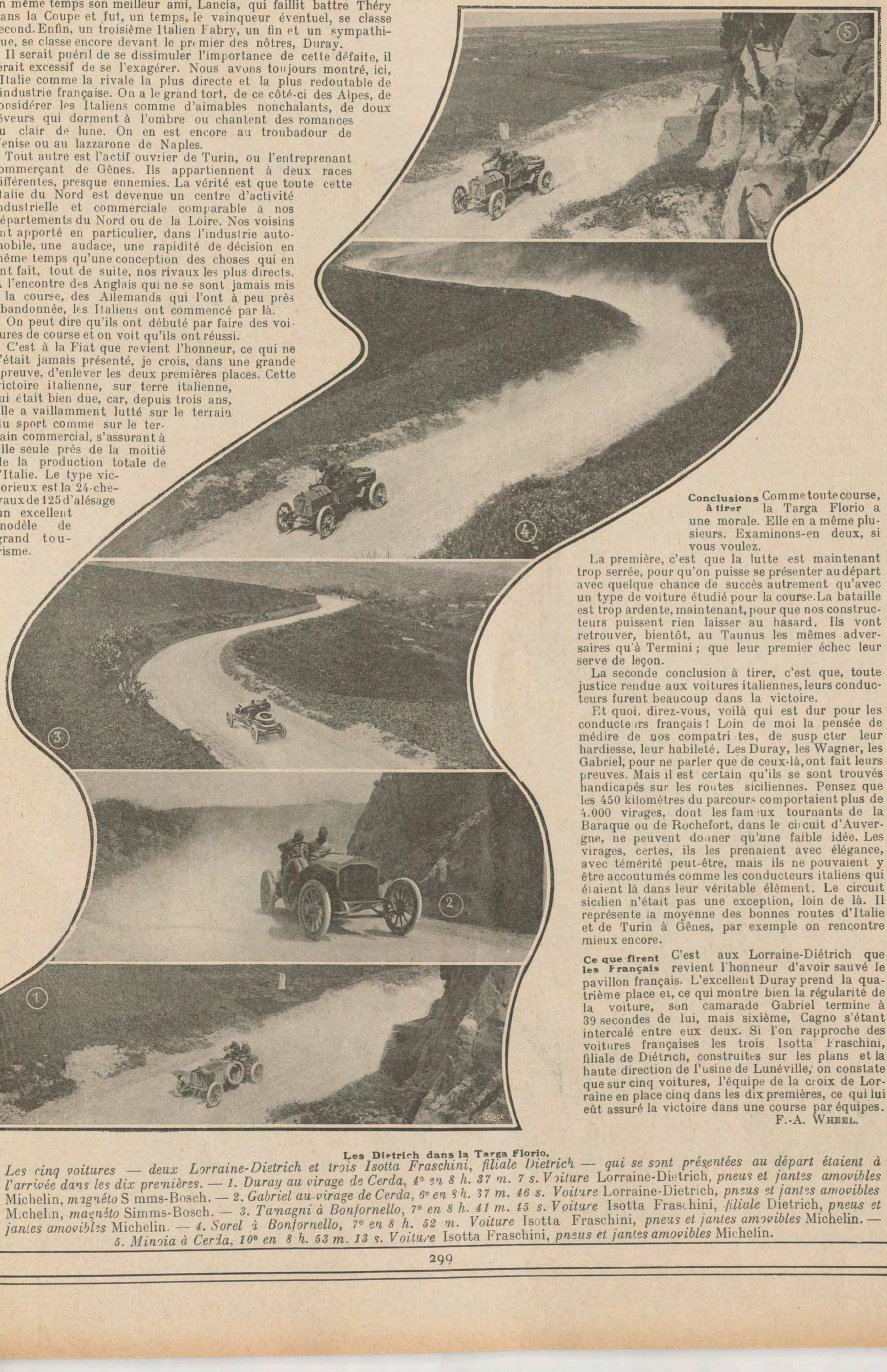
en même temps son meilleur ami, Lancia, qui faillit battre Théry dans la Coupe et fut, un temps, le vainqueur éventuel, se classe second. Enfin, un troisième Italien Fabry, un fin et un sympathique, se classe encore devant le premier des nôtres, Duray.

Il serait puéril de se dissimuler l'importance de cette défaite, il serait excessif de se l'exagérer. Nous avons toujours montré, ici, l'Italie comme la rivale la plus directe et la plus redoutable de l'industrie française. On a le grand tort, de ce côté-ci des Alpes, de considérer les Italiens comme d'aimables nonchalants, de doux rêveurs qui dorment à l'ombre ou chantent des romances au clair de lune. On en est encore au troubadour de Venise ou au lazzarone de Naples.

Tout autre est l'actif ouvrier de Turin, ou l'entreprenant commerçant de Gênes. Ils appartiennent à deux races différentes, presque ennemies. La vérité est que toute cette Italie du Nord est devenue un centre d'activité industrielle et commerciale comparable à nos départements du Nord ou de la Loire. Nos voisins ont apporté en particulier, dans l'industrie automobile, une audace, une rapidité de décision en même temps qu'une conception des choses qui en ont fait, tout de suite, nos rivaux les plus directs. A l'encontre des Anglais qui ne se sont jamais mis à la course, des Allemands qui l'ont à peu près abandonnée, les Italiens ont commencé par là.

On peut dire qu'ils ont débuté par faire des voitures de course et on voit qu'ils ont réussi.

C'est à la Fiat que revient l'honneur, ce qui ne s'était jamais présenté, je crois, dans une grande épreuve, d'enlever les deux premières places. Cette victoire italienne, sur terre italienne, lui était bien due, car, depuis trois ans, elle a vaillamment lutté sur le terrain du sport comme sur le terrain commercial, s'assurant à elle seule près de la moitié de la production totale de l'Italie. Le type victorieux est la 24-chevaux de 125 d'alésage un excellent modèle de grand tourisme.



Conclusions à tirer Comme toute course, la Targa Florio a une morale. Elle en a même plusieurs. Examinons-en deux, si vous voulez.

La première, c'est que la lutte est maintenant trop serrée, pour qu'on puisse se présenter au départ avec quelque chance de succès autrement qu'avec un type de voiture étudié pour la course. La bataille est trop ardente, maintenant, pour que nos constructeurs puissent rien laisser au hasard. Ils vont retrouver, bientôt, au Taunus les mêmes adversaires qu'à Termini ; que leur premier échec leur serve de leçon.

La seconde conclusion à tirer, c'est que, toute justice rendue aux voitures italiennes, leurs conducteurs furent beaucoup dans la victoire.

Et quoi, direz-vous, voilà qui est dur pour les conducteurs français ! Loin de moi la pensée de médire de nos compatriotes, de suspecter leur hardiesse, leur habileté. Les Duray, les Wagner, les Gabriel, pour ne parler que de ceux-là, ont fait leurs preuves. Mais il est certain qu'ils se sont trouvés handicapés sur les routes siciliennes. Pensez que les 450 kilomètres du parcours comportaient plus de 4.000 virages, dont les fameux tournants de la Baraque ou de Rochefort, dans le circuit d'Auvergne, ne peuvent donner qu'une faible idée. Les virages, certes, ils les prenaient avec élégance, avec témérité peut-être, mais ils ne pouvaient y être accoutumés comme les conducteurs italiens qui étaient là dans leur véritable élément. Le circuit sicilien n'était pas une exception, loin de là. Il représente la moyenne des bonnes routes d'Italie et de Turin à Gênes, par exemple on rencontre mieux encore.

Ce que firent les Français C'est aux Lorraine-Diétrich que revient l'honneur d'avoir sauvé le pavillon français. L'excellent Duray prend la quatrième place et, ce qui montre bien la régularité de la voiture, son camarade Gabriel termine à 39 secondes de lui, mais sixième, Cagno s'étant intercalé entre eux deux. Si l'on rapproche des voitures françaises les trois Isotta Fraschini, filiale de Diétrich, construites sur les plans et la haute direction de l'usine de Lunéville, on constate que sur cinq voitures, l'équipe de la croix de Lorraine en place cinq dans les dix premières, ce qui lui eût assuré la victoire dans une course par équipes.

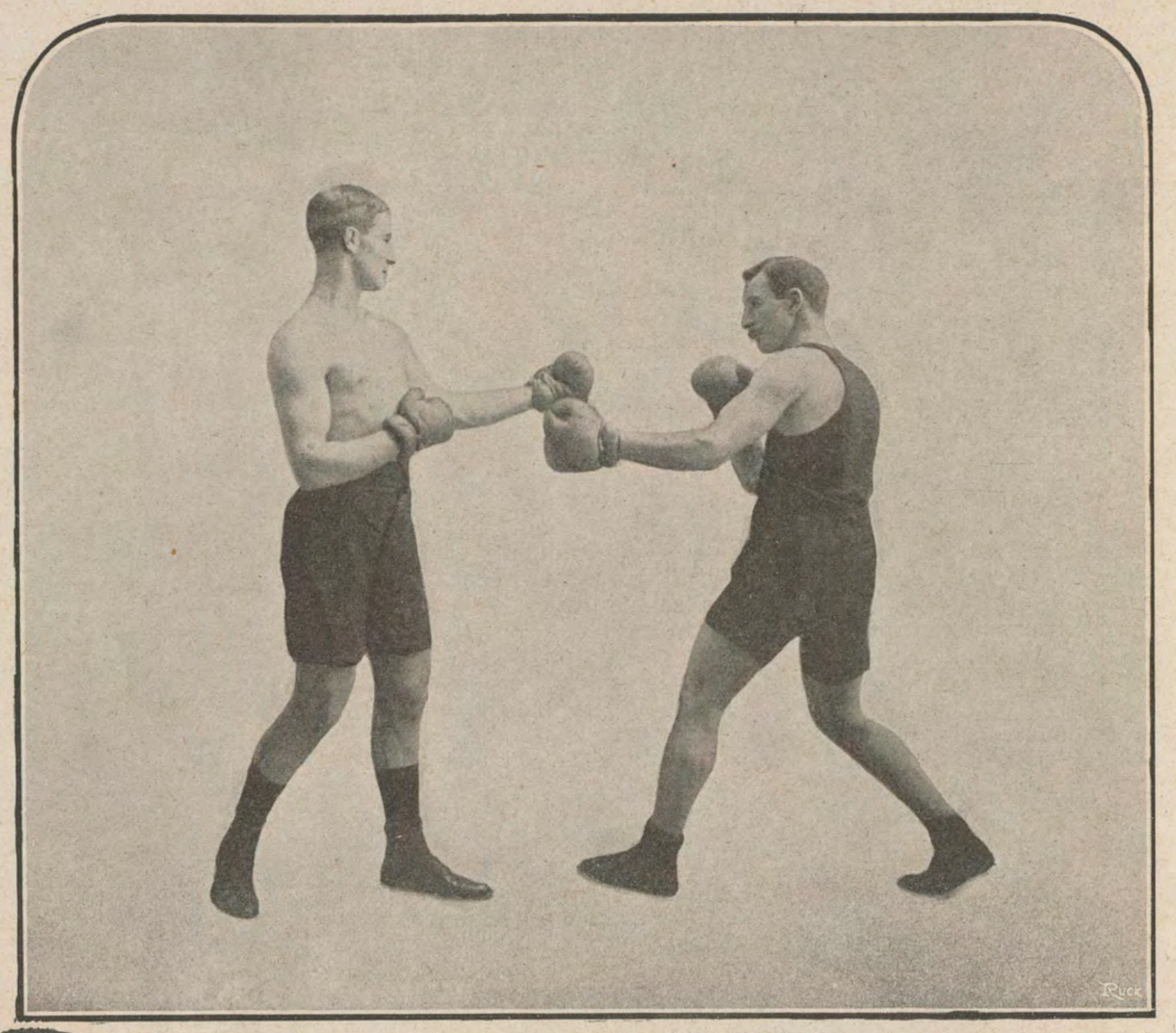
F.-A. WHEEL.

Les Dietrich dans la Targa Florio.

Les cinq voitures — deux Lorraine-Dietrich et trois Isotta Fraschini, filiale Dietrich — qui se sont présentées au départ étaient à l'arrivée dans les dix premières. — 1. Duray au virage de Cerda, 4e en 8 h. 37 m. 7 s. Voiture Lorraine-Dietrich, *pneus et jantes amovibles* Michelin, *magnéto* Simms-Bosch. — *2. Gabriel au virage de Cerda, 6e en 8 h. 37 m. 46 s. Voiture* Lorraine-Dietrich, *pneus et jantes amovibles* Michelin, *magnéto* Simms-Bosch. — *3. Tanagni à Bonfornello, 7e en 8 h. 41 m. 15 s. Voiture* Isotta Fraschini, *filiale* Dietrich, *pneus et jantes amovibles* Michelin. — *4. Sorel à Bonfornello, 7e en 8 h. 52 m. Voiture* Isotta Fraschini, *pneus et jantes amovibles* Michelin. — *5. Minoia à Cerda, 10e en 8 h. 53 m. 13 s. Voiture* Isotta Fraschini, *pneus et jantes amovibles* Michelin.

MON MATCH AVEC JACK ROBERTS

Le professeur Chabrier, — qui a écrit cet article pour la *Vie au Grand Air*, — et le champion de France, Jordan, ont bien voulu poser pour ces pbotographies qui sont comme le compte rendu cinématographique du combat mémorable de boxe anglaise contre boxe française.

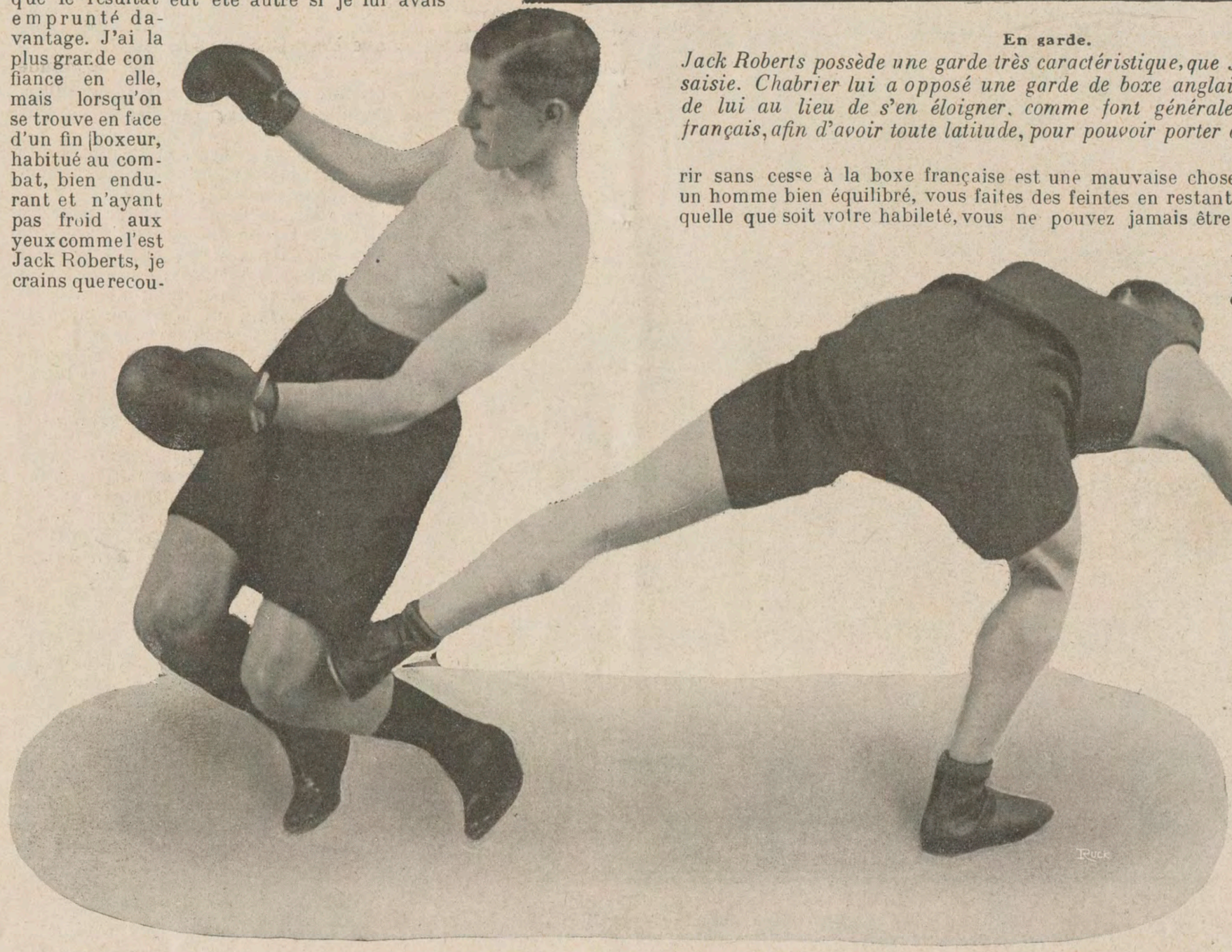


Je suis reconnaissant à la *Vie au Grand Air* de me procurer l'occasion de remercier toutes les personnes qui ont eu l'extrême bonté de m'acclamer après mon match avec Jack Roberts. La manifestation dont j'ai été l'objet, après le knock-out qui me donna la victoire, m'a profondément ému et j'en conserverai un éternel souvenir. Merci encore à tous les amis connus et ignorés qui m'ont honoré de leurs applaudissements.

Cela fait, je me sens légèrement embarrassé pour revenir sur ce combat. Je suis boxeur et ne suis pas journaliste. Je vais tâcher, toutefois, de vous retracer mes impressions et je réclame toute votre bienveillance pour cet article, puisque me voilà improvisé chroniqueur pour les lecteurs de ce magazine.

Mieux que toutes les phrases, les photographies qui illustrent ces deux pages vous feront revivre mon match. Mon brillant élève, Harold Jordan, champion de France 1904, 1905, 1906, a bien voulu remplir le rôle de Jack Roberts et poser les situations difficiles dans lesquelles s'est trouvé l'excellent pugiliste anglais.

Ainsi que vous le constaterez, je n'ai employé que deux coups de boxe française : un chassé et un coup de pied au flanc. Tous deux ont bien porté et grâce à eux je me suis senti soulagé d'un terrible poids. Je rends ainsi à notre méthode nationale ce qui lui appartient. Mais je crois que le résultat eût été autre si je lui avais emprunté davantage. J'ai la plus grande confiance en elle, mais lorsqu'on se trouve en face d'un fin boxeur, habitué au combat, bien endurant et n'ayant pas froid aux yeux comme l'est Jack Roberts, je crains que recourir sans cesse à la boxe française est une mauvaise chose. Lorsque, devant un homme bien équilibré, vous faites des feintes en restant sur un seul pied, quelle que soit votre habileté, vous ne pouvez jamais être sûr qu'il ne vous fera pas une esquive qui lui permettra de rentrer et de vous précipiter violemment à terre d'un solide swing. Voilà ce dont je me



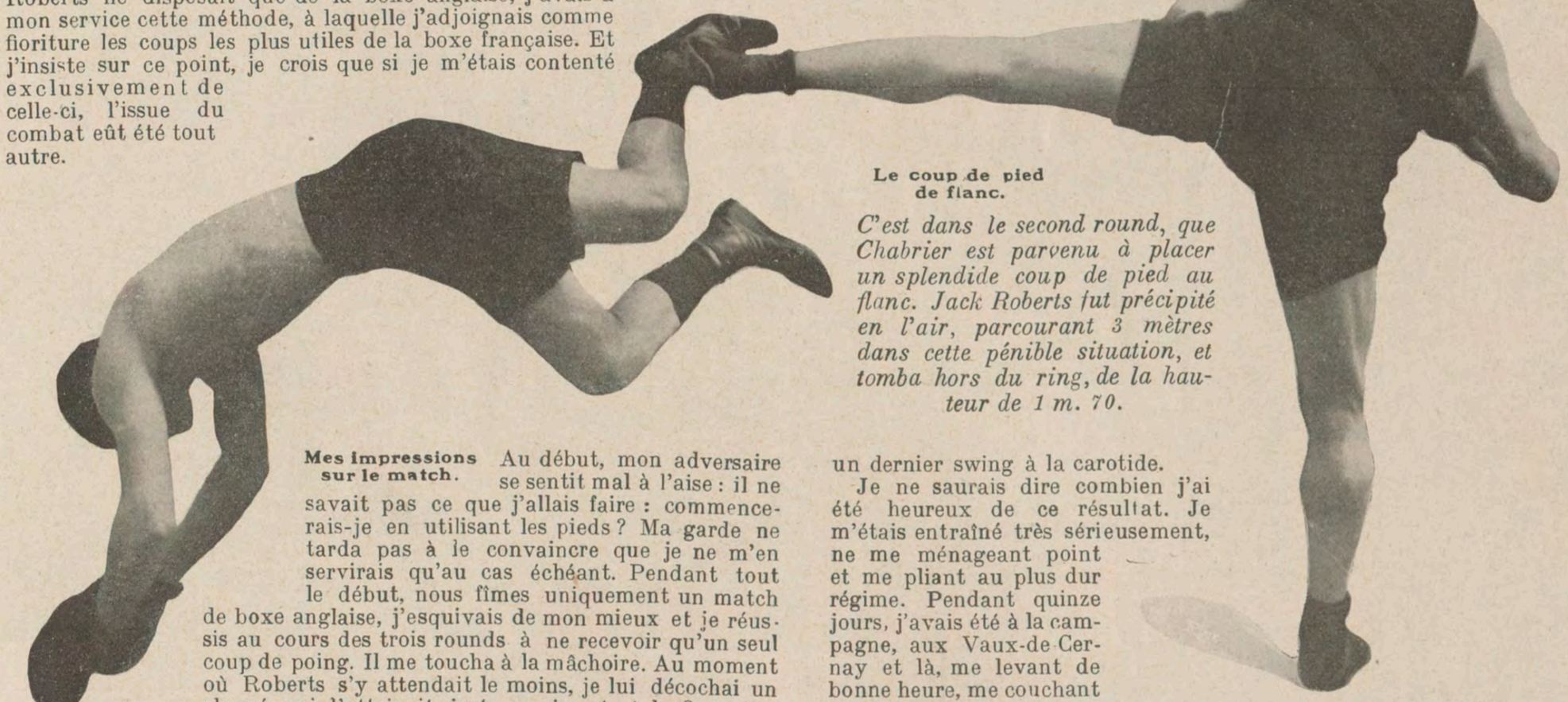
En garde.

Jack Roberts possède une garde très caractéristique, que Jordan a fort bien saisie. Chabrier lui a opposé une garde de boxe anglaise, et restait près de lui au lieu de s'en éloigner, comme font généralement les boxeurs français, afin d'avoir toute latitude, pour pouvoir porter des coups de pied.

Le premier coup de pied : un chassé plutôt vigoureux.

Chabrier s'est contenté de recourir deux fois seulement à la boxe française. Le premier coup a été un chassé qui a démonté Jack Roberts et l'a fait tomber.

méfiais et voilà pourquoi j'ai emprunté tous mes coups à la boxe anglaise, sauf les deux que j'ai employés lorsque j'étais à peu près certain de les placer au bon endroit et que j'avais endormi la méfiance de mon adversaire. Par conséquent, au premier abord, il ressort de cette confession que la partie n'était pas tout à fait égale. Alors que Jack Roberts ne disposait que de la boxe anglaise, j'avais à mon service cette méthode, à laquelle j'adjoignais comme fioriture les coups les plus utiles de la boxe française. Et j'insiste sur ce point, je crois que si je m'étais contenté exclusivement de celle-ci, l'issue du combat eût été tout autre.



Le coup de pied de flanc.

C'est dans le second round, que Chabrier est parvenu à placer un splendide coup de pied au flanc. Jack Roberts fut précipité en l'air, parcourant 3 mètres dans cette pénible situation, et tomba hors du ring, de la hauteur de 1 m. 70.

Mes impressions sur le match. Au début, mon adversaire se sentit mal à l'aise : il ne savait pas ce que j'allais faire : commencerais-je en utilisant les pieds ? Ma garde ne tarda pas à le convaincre que je ne m'en servirais qu'au cas échéant. Pendant tout le début, nous fîmes uniquement un match de boxe anglaise, j'esquivais de mon mieux et je réussis au cours des trois rounds à ne recevoir qu'un seul coup de poing. Il me toucha à la mâchoire. Au moment où Roberts s'y attendait le moins, je lui décochai un chassé qui l'atteignit juste au jarret et le fis rouler à terre. Ebranlé par cette attaque soudaine, mon malheureux adversaire se trouva décontenancé. Malgré cela, il revint de plus belle, cherchant à me placer un coup définitif. Mais moi aussi, je n'avais point l'intention de prolonger le combat jusqu'au quinzième round, sachant que la vigueur de Roberts croissait avec le nombre des reprises. Et j'attendis patiemment le moment d'utiliser à nouveau mes pieds, qui

La pluie de swings finale.

Au cours de la troisième reprise, Chabrier a réussi à appliquer une imposante série de swings qui a provoqué le knock-out.

m'avaient déjà si précieusement servi. Aussi ce n'est pas sans une certaine émotion que je donnai de toutes mes forces le coup de pied de flanc, cause principale de ma victoire. S'il réussi sait, j'étais à peu près sûr du match. Il réussit et mon adversaire fit la plus curieuse pirouette que j'aie jamais vue. Pendant quelques secondes, j'eus l'impression de l'avoir tué. Ne le voyant pas se relever, j'avais peur qu'il fût tombé sur la tête et se fût fracturé le crâne. Dieu merci ! il n'en était rien, mais par quelles transes ai-je passé !

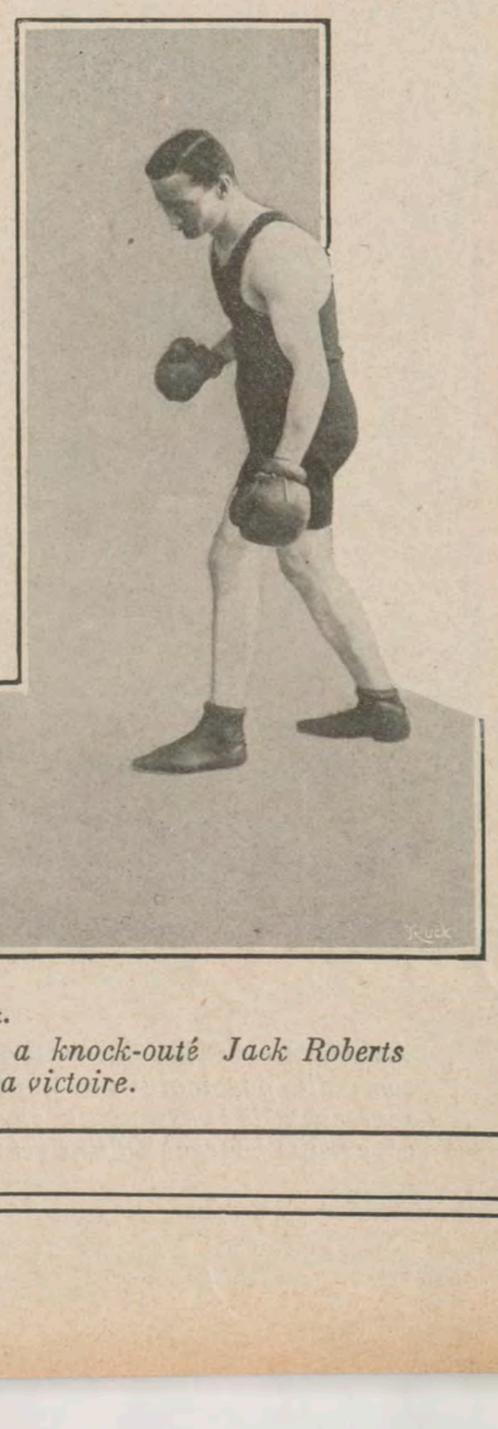
Faisant appel à tout son courage, à toute son énergie, Jack Roberts reprit le combat, mais ce n'était plus ça : il oscillait, souffrant comme un damné. Du haut en bas, il avait tout le côté droit emporté. Et chaque coup qu'il donnait lui causait les plus cruelles douleurs. Enfin, par une série de coups portés à fond, après quelques swings je parvins à le knock-outer définitivement par un dernier swing à la carotide.

Je ne saurais dire combien j'ai été heureux de ce résultat. Je m'étais entraîné très sérieusement, ne me ménageant point et me pliant au plus dur régime. Pendant quinze jours, j'avais été à la campagne, aux Vaux-de-Cernay et là, me levant de bonne heure, me couchant tôt, faisant de la course à pied à travers les coteaux, suivant tout ce que m'ordonnait mon manager, l'excellent Snookes, du Racing-Club de France, je me voyais parvenir, petit à petit, mais sûrement, à une forme réellement belle. J'étais fin prêt. Je n'ai d'ailleurs qu'à en remercier Snookes, à qui j'en suis redevable. J'avais fui Paris, je n'avais pas de tentations, je ne m'occupais de rien, mon prévôt me remplaçait auprès de mes élèves, qui m'avaient conseillé eux-mêmes de partir pour m'entraîner sérieusement. Et de cette façon, je possédais la tranquillité d'esprit qu'exigent de semblables rencontres. Maintenant que c'est passé, je suis très satisfait et fier d'avoir pu montrer ce que je savais faire et d'avoir dû une grande partie de mon succès à la méthode nationale, à celle que je pratiquais exclusivement alors que j'étais moniteur à l'Ecole de Joinville.

Quelques mots pour finir Je ne formulerai qu'un seul regret, c'est d'avoir appris que quelques personnes prétendaient, les unes que Jack Roberts était ivre, les autres que le match était arrangé. Aux premières, je répondrai par les témoignages de compétences et de gens de bonne foi qui passèrent leur journée avec le boxeur anglais et qui ne le quittèrent pas un seul instant. Ce qui a dû faire courir ce bruit malveillant (on rencontre toujours de méchants roquets) c'est de voir tituber mon adversaire vers la fin du match. Mais je crois que lorsqu'on a encaissé les coups qu'il avait reçus, que lorsqu'on a été précipité aussi violemment à terre qu'il l'a été à deux reprises différentes, que lorsqu'on vient d'être knoock-out il est permis de ne pas posséder une stabilité parfaite.

Quant à ceux qui prétendent que notre match était arrangé d'avance, je leur conseille de lire l'article de Jacques Mortane paru dans la *Vie au Grand Air*, de la semaine dernière à propos de cette rencontre.

CHABRIER.



Le knock-out.

Par un swing à la carotide, Chabrier a knock-outé Jack Roberts et s'est ainsi assuré la victoire.

LA TARGA FLORIO

UN PASSAGE DU VAINQUEUR, A

Le circuit de la Targa Florio comportait un parcours de 150 kilomètres à couvrir trois fois, soit 450 kilomètres. Il était des plus accidentés et ne comptait pas moins de 4.000 virages dont nos photographies ne peuvent donner qu'une faible idée. Le très beau cliché que nous reproduisons ici représente le passage du gagnant, Nazzaro, à Petralia Sottano. Notre photographe est certainement le seul Français qui ait eu l'idée de se rendre dans cette petite bourgade d'une centaine d'habitants, située en pleine montagne, à 1.500 mètres d'altitude et à onze heures de diligence de la station de chemin

ARO A PETRALIA SOTTANO

de fer la plus proche. Il y est resté trois jours, couchant sur des peaux de mouton, dans une chambre délabrée, avec six grands diables de Siciliens armés jusqu'aux dents de couteaux, de revolvers et de fusils. Il en a été récompensé par le spectacle magnifique du passage des concurrents dans ce cadre d'un pittoresque intense, au milieu d'un paysage sauvage que dominent les hautes montagnes couvertes de neige. Nous sommes heureux de pouvoir présenter ce cliché unique à nos lecteurs. Nazzaro s'est classé premier, en 8 h. 17 m. 38 s. — Pneus et jantes amovibles Michelin, *magnéto* Simms-Bosch.

LA SAISON DE TENNIS

Classification arbitraire, mais indispensable ⌀ On s'est engagé dans les championnats ⌀ Les dames vont faire des progrès ⌀ Les tournois : la lutte pour le coquetier ⌀ ⌀ ⌀ ⌀ ⌀

RIEN ne ressemble plus à une saison de tennis, en France, qu'une nouvelle saison de tennis. Pourtant, avec les prouesses des habituels champions, nous avons à noter quelques tendances qui ont rendu la saison dernière plus féconde par certains côtés que les précédentes.

L'enseignement des championnats

Evidemment, les championnats nous ont appris quelque chose. Les championnats nous apprennent toujours beaucoup. Malheureusement, ce n'est pas généralement du nouveau. Ils n'ont pas voulu, la saison dernière, manquer à cette excellente tradition. Pourtant nous verrons qu'ils ont fait un peu plus cette année.

Nous avons donc eu tout le loisir de remarquer que Germot et Decugis, par des moyens différents, pouvaient prétendre au titre de champion, mais qu'ils étaient encore les seuls; que les provinciaux ne songeaient guère à s'engager et que le nombre des dames capables de se servir honnêtement d'une raquette demeurait toujours infinitésimal. Et cela nous a charmés comme de bonnes habitudes qu'on retrouve et qu'on aurait peine à abandonner.

Tout de même, il y a eu du nouveau, il faut avoir le courage de le dire et de s'en réjouir, bien que toute innovation soit généralement mal accueillie des fidèles de ce culte. Ce nouveau est venu de la mise en pratique d'une idée de la commission de tennis, dont nous disions l'an dernier, ici même, tout l'avenir probable.

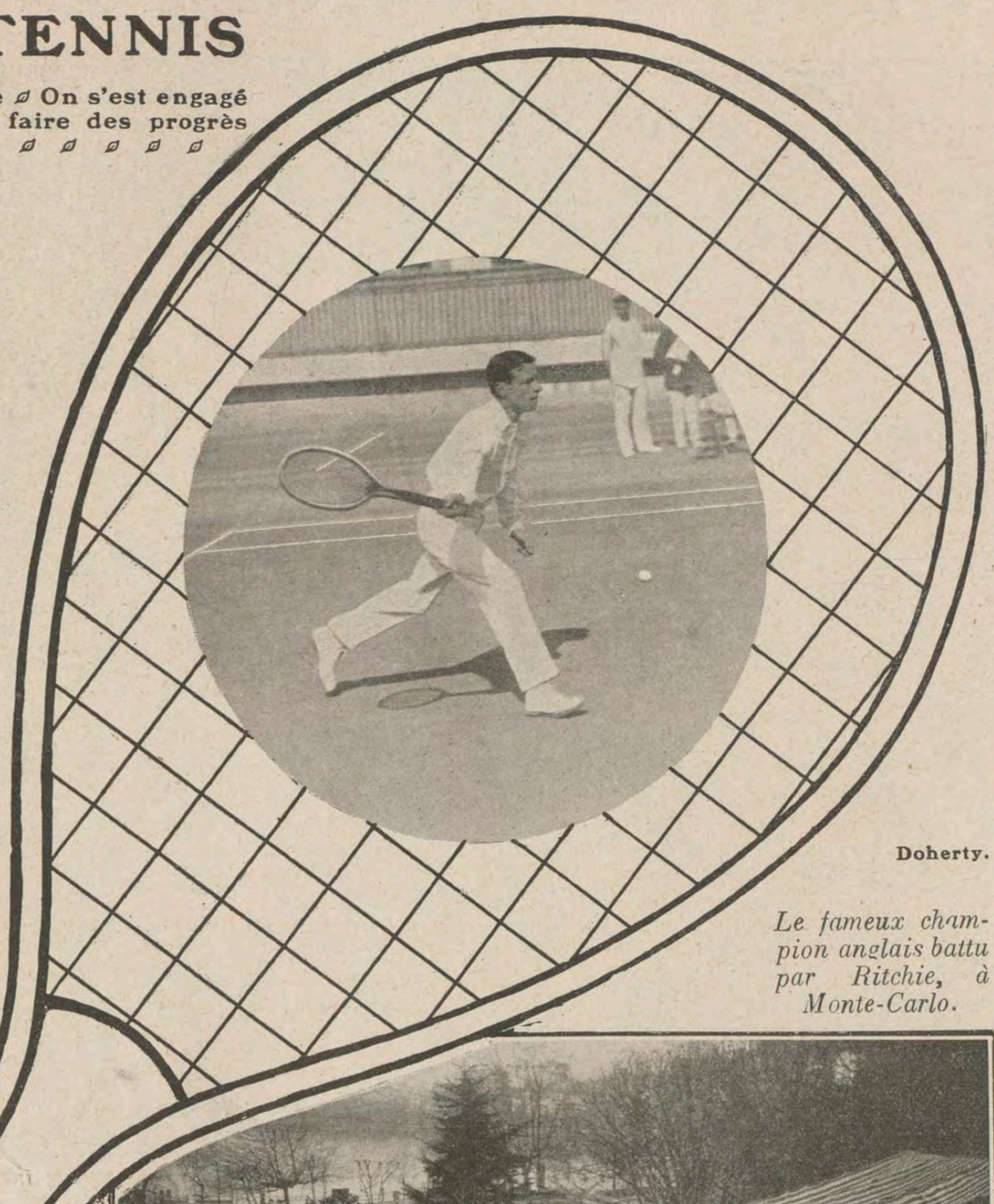
Car la commission — une fois n'est pas coutume — avait eu une idée : diviser tous les championnats de France en deux séries et y répartir de sa propre autorité les joueurs engagés, sans tenir compte de leurs appréciations personnelles sur leur propre jeu. Remarquez que, le principe admis d'une classification en deux catégories, cette façon de procéder est la seule capable de donner d'heureux résultats.

Si l'on laissait les joueurs se classer d'eux-mêmes, ils le feraient, selon leur vanité ou leur désir du gain, trop haut ou trop bas, mais jamais d'une manière conforme à leurs aptitudes. Il est évident, par exemple, qu'Allan Muhr s'engagerait immédiatement en seconde série... Mais la commission, appliquant les règles de la plus pure autocratie, se réserva de classer arbitrairement les joueurs. Et ceux-ci manifestèrent leur confiance en elle en s'engageant nombreux dans les différentes épreuves.

Et cela, au point de vue de l'avenir du jeu, n'est pas, si vous voulez, un succès, mais c'en est un commencement et l'indice certain d'excellentes dispositions. Il était indispensable que le nombre de engagés dans les différents championnats augmentât, si l'on ne voulait pas voir, à brève échéance, ces épreuves disparaître. Et il ne pouvait augmenter que si la possibilité était offerte à chacun de défendre sa chance.

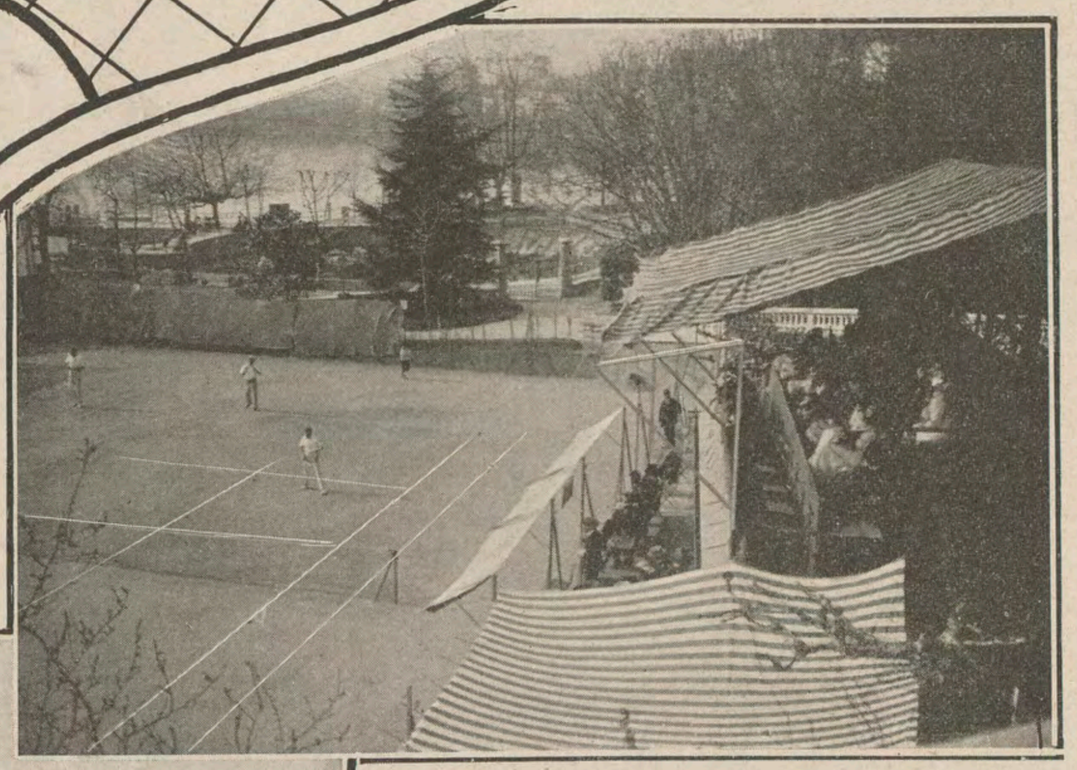
Dans cette classification arbitraire, mais indispensable, il devait naturellement arriver ce qui arriva : la commission, ne connaissant pas personnellement tous les engagés, se trompa dans l'appréciation du jeu de quelques-uns, laissa en deuxième série des joueurs qui auraient dû figurer en première et réciproquement, ce qui fit que la finale de deuxième série fut disputée entre dix joueurs très qualifiés pour exhiber leurs talents dans la catégorie supérieure. Mais ces erreurs étaient inévitables. on en conviendra. Leur possibilité deviendra de moins en moins grande à mesure que les engagés se présentant presque toujours les mêmes, la commission n'aura plus aucun motif pour méconnaître leur valeur.

Il nous semble pourtant, en l'espèce, que la commission, composée en majorité de racingmen, aurait pu ne pas ignorer la force de joueurs telsque Blanchet et Crivelli. Il est vrai qu'elle ne les connaissait peut-être pas par rapport à celle des autres et qu'en cette matière, c'est la relation surtout qui est difficile à établir.



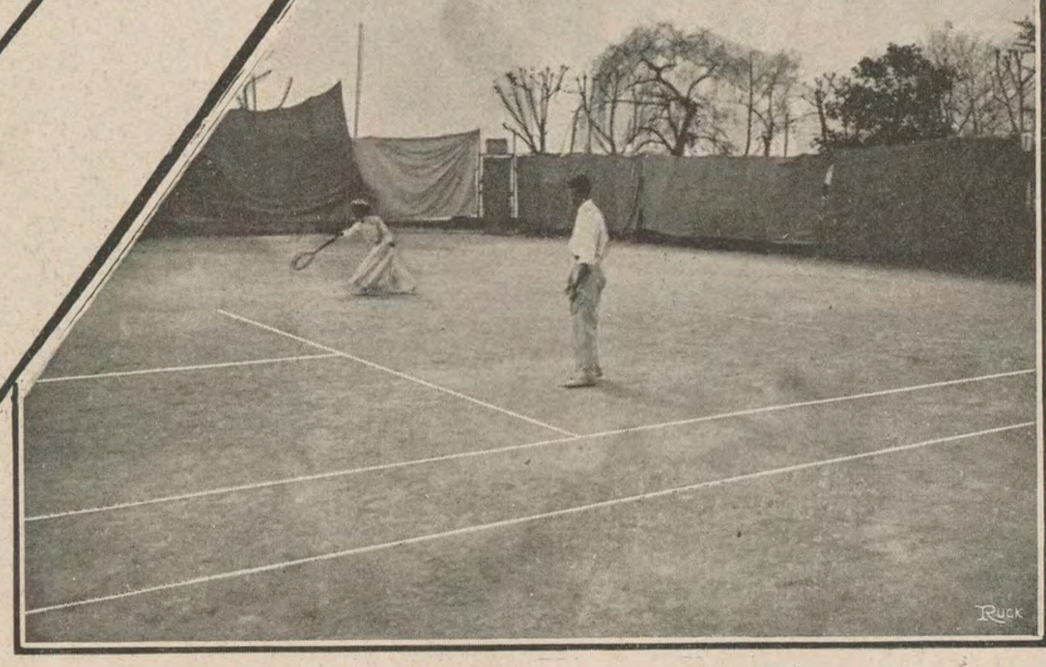
Doherty.

Le fameux champion anglais battu par Ritchie, à Monte-Carlo.



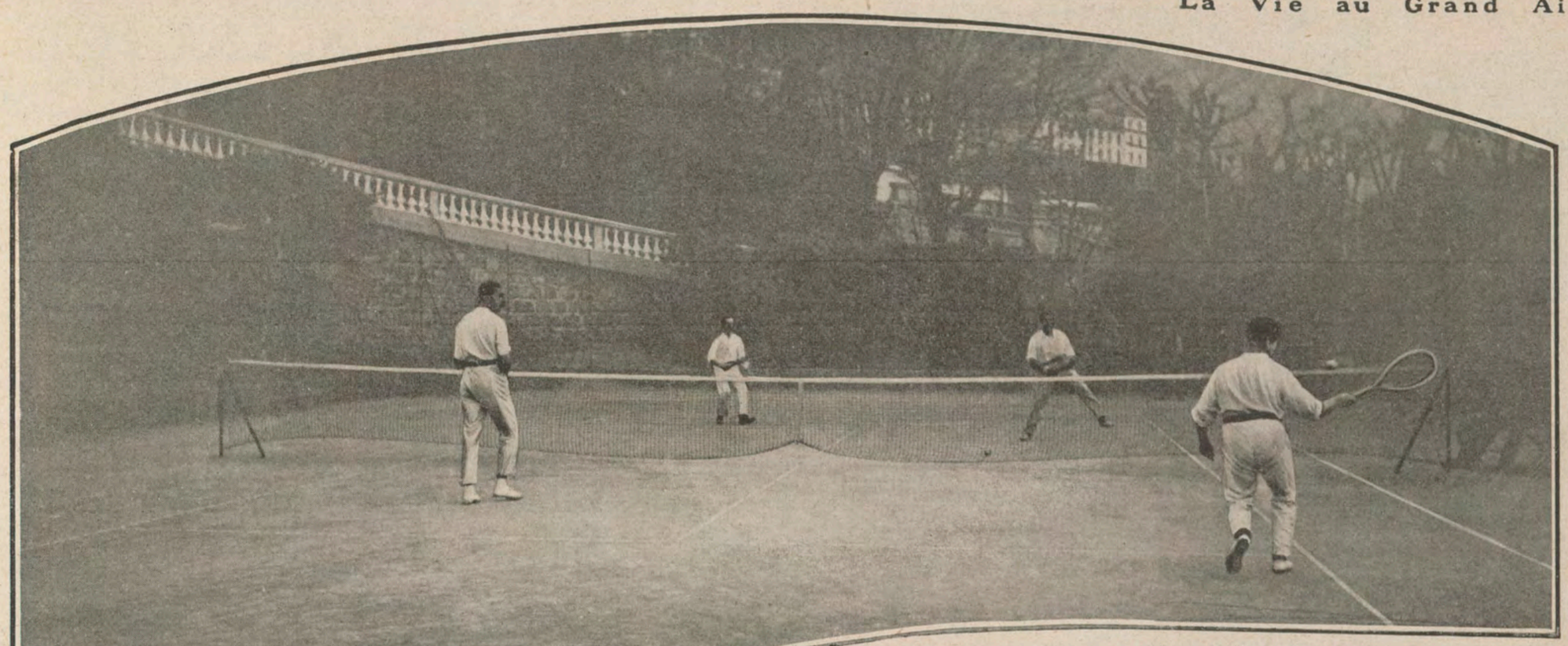
Les courts de Territet.

C'est au bord du lac Léman et dans le ravissant décor de Montreux, que s'est disputé le tournoi annuel de tennis de Territet.



La finale doubles-mixtes handicap.

Cette épreuve réunit treize engagements. Notre photographie représente Miss W. Maisey et W. Miller (+ 3/6), qui battirent la comtesse d'Oyley et Cuénod (0) par 6—4 et 6—4.



Le gentlemen doubles handicap.

Dans la finale deux poids légers. MM. Royston-Mills et Gibbs (+ 15) furent vaincus par MM. Crake et Anketell Jones (+ 15) par 6-0 et 8-6.

Si, comme on l'espère, le nombre des joueurs provinciaux engagés s'accroît dorénavant en de notables proportions, la commission trouvera peut-être là une nouvelle occasion d'angoisse.

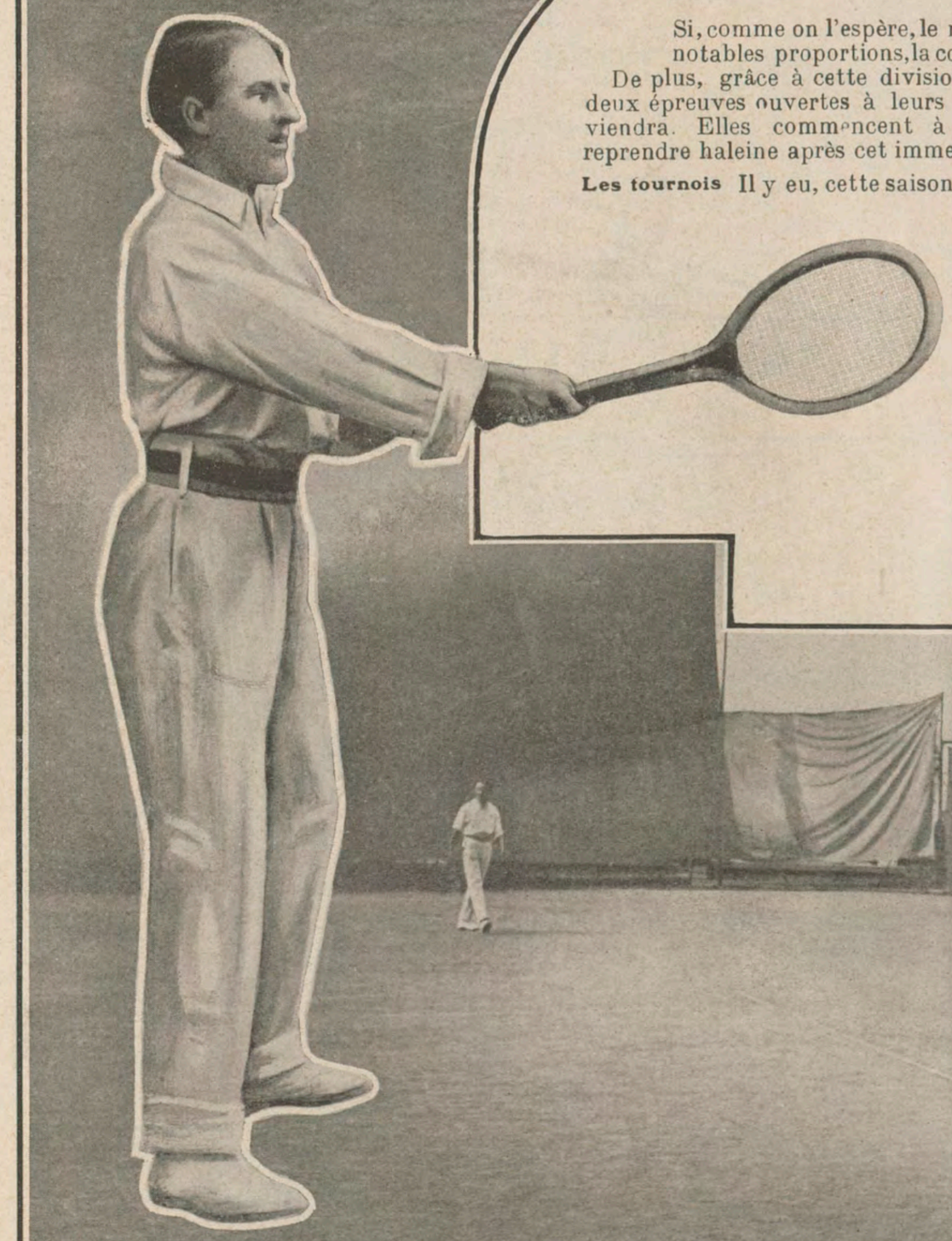
De plus, grâce à cette division arbitraire, les dames se sont engagées plus nombreuses dans les deux épreuves ouvertes à leurs talents. Elles n'ont pas encore fait de progrès, certes, mais ça viendra. Elles commencent à s'engager, c'est déjà beaucoup. Il faut leur permettre de reprendre haleine après cet immense effort.

Les tournois Il y eu, cette saison, quelques tournois de plus dans les villes d'eaux, ce qui ouvrit aux joueurs une de nouvelle et riante perspective de cafetières en métal, de sacs voyage en vache naturelle et de seaux à biscuits avec garniture nickelée.

Car le professionnalisme continue à sévir, après le championnat de France, dans le petit clan de nos grandes raquettes. Oh! un professionnalisme spécial, bien entendu, et qui rentre parfaitement dans les conceptions de l'U. S. F. S. A. Un « écumage » en règle, si vous voulez, une liquidation de fonds de boutiques — et rien de plus. Mais cela suffit pour empêcher ces tournois d'être autre chose qu'une série de petits combats en champ clos où les meilleures unités s'engagent seules avec conviction, parce qu'à elles seules, la lutte peut « rapporter ».

Nous en excepterons le tournoi de Puteaux qui est, on le sait, une belle série de handicaps internationaux où tout le monde a une chance... ce qui fait que les raquettes illustres s'abstiennent de venir défendre la leur.

FERNAND BIDAULT.



Ritchie.

L'excellent joueur qui a réussi le rare exploit de triompher de H.-L. Doherty, à Monte-Carlo.

Le championnat du lac Léman.

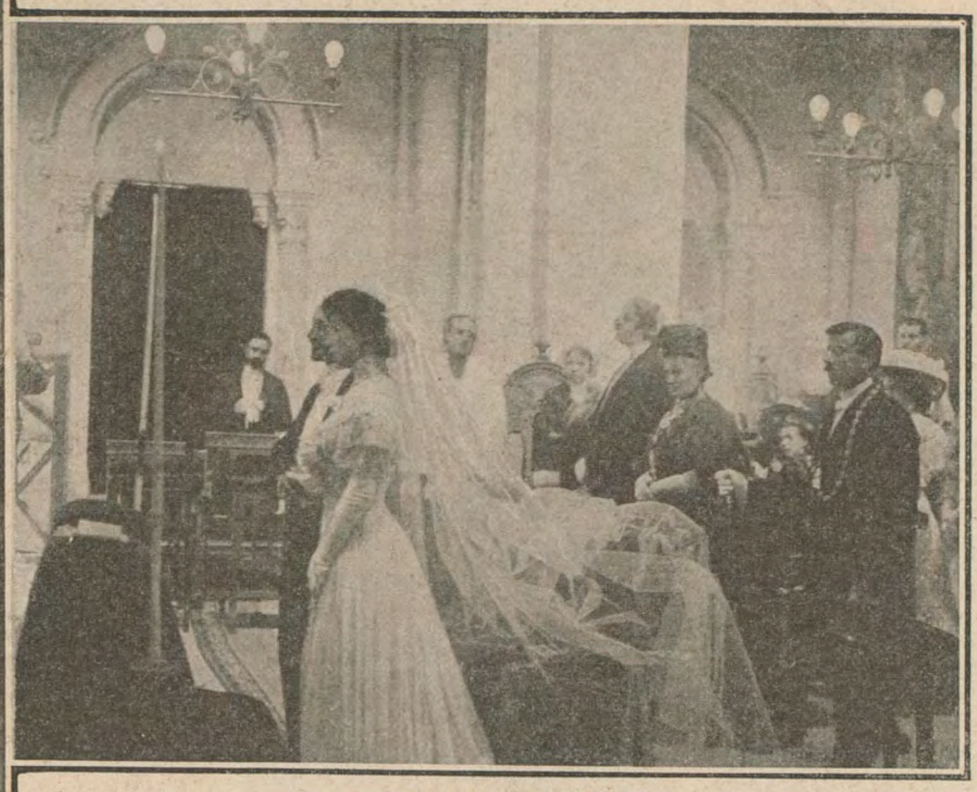
Le clou du tournoi. Il fut remporté après une lutte très serrée par S. E. Massy, que nous représentons, sur H. Mac Cleverty. (6-4, 2-6, 6-4, 6-3.)

UN GRAND MARIAGE

(Cliché Barenne.)

La sortie de l'église.

M. F. Charron, qui vient d'épouser Mlle Jeanne Clément, sortant de l'église Saint-Pierre de Neuilly, après la cérémonie religieuse.

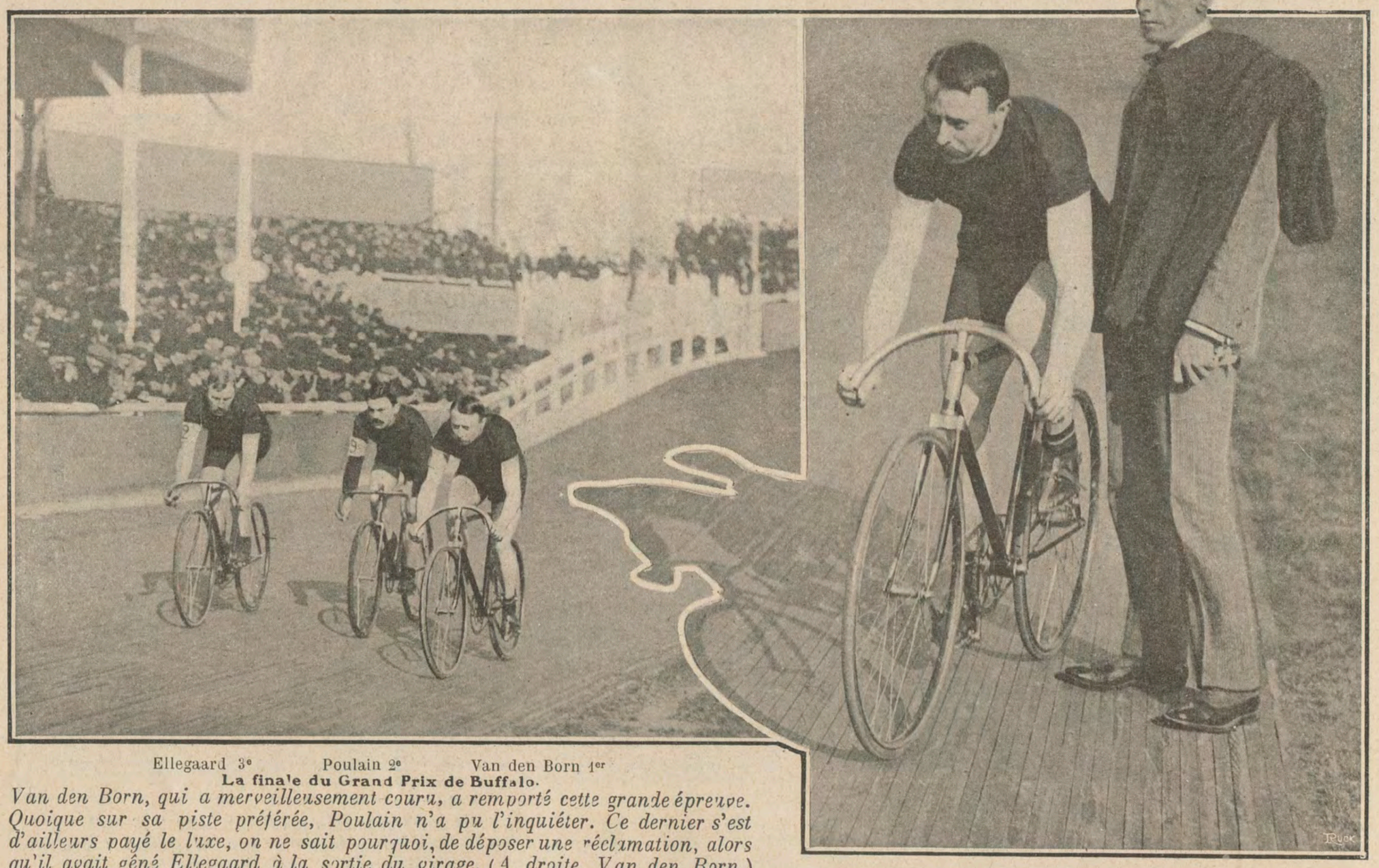


Pendant la cérémonie.

Ce curieux instantané a été obtenu par notre photographe, au moment où le prêtre vient d'unir les nouveaux mariés.

Le 23 avril, devant une assistance considérable, comprenant toutes les notabilités du monde de l'automobile et de tous les sports, a été célébré à l'église Saint-Pierre de Neuilly, le mariage religieux de M. Fernand Charron et de Mlle Jeanne Clément. Deux des plus grands noms de l'industrie automobile sont ainsi joints par des liens étroits. Cérémonie très brillante, toilettes délicieuses, fleurs et soleil (ce qui n'est pas à dédaigner en cette saison maussade), tout s'était harmonisé pour faire de ce mariage une solennité mondaine magnifique. La *Vie au Grand Air* adresse à M. et à Mme Fernand Charron ses plus sincères félicitations et ses meilleurs vœux de bonheur.

UNE DÉFAITE DE POULAIN



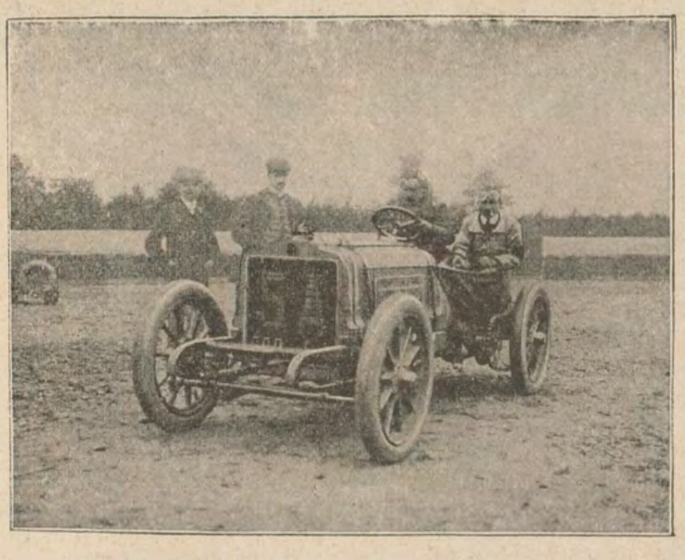
Ellegaard 3e Poulain 2e Van den Born 1er

La finale du Grand Prix de Buffalo.

Van den Born, qui a merveilleusement couru, a remporté cette grande épreuve. Quoique sur sa piste préférée, Poulain n'a pu l'inquiéter. Ce dernier s'est d'ailleurs payé le luxe, on ne sait pourquoi, de déposer une réclamation, alors qu'il avait gêné Ellegaard à la sortie du virage. (A droite, Van den Born.)

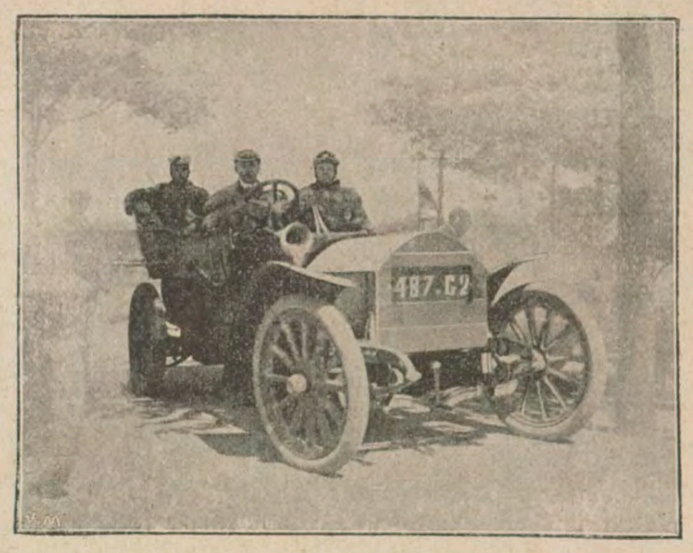
Le Pneu à employer pour l'été

La question du modèle du pneu à adopter pour les grandes excursions estivales embarrasse encore bien des chauffeurs ✍ Faut-il prendre des pneus lisses ou bien des pneus armés? ✍ Telle est la question intéressante qu'examine notre collaborateur ✍ Il s'appuie sur des exemples typiques ✍ ✍ ✍ ✍ ✍



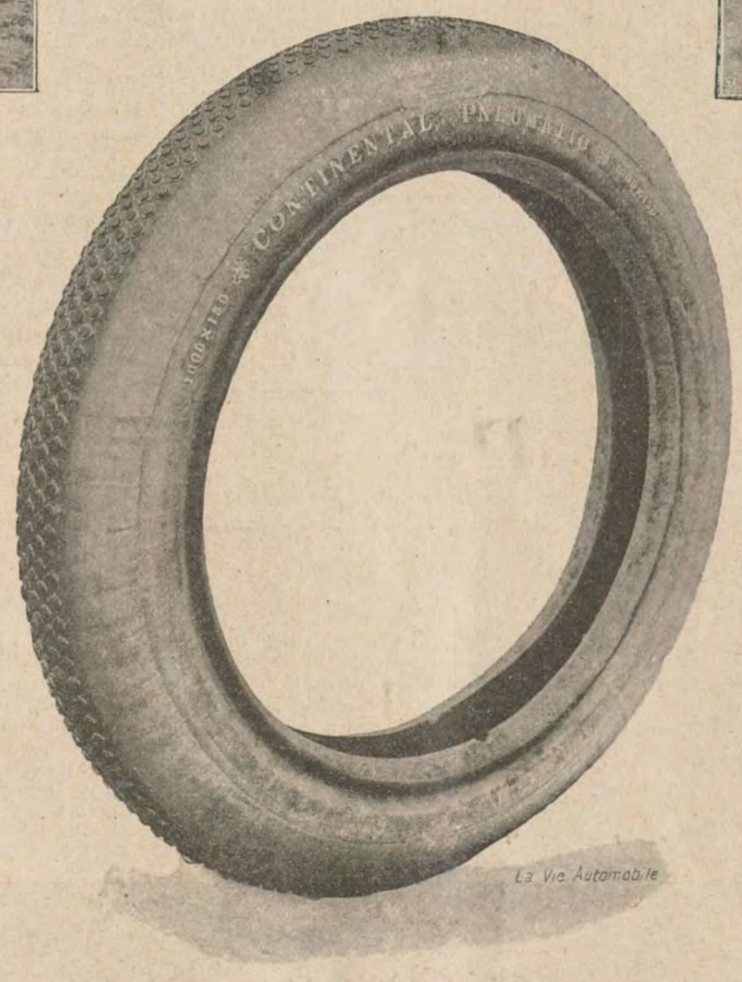
Baras au Circuit de la Sarthe.

110 chevx Brasier sur pneus Continental.

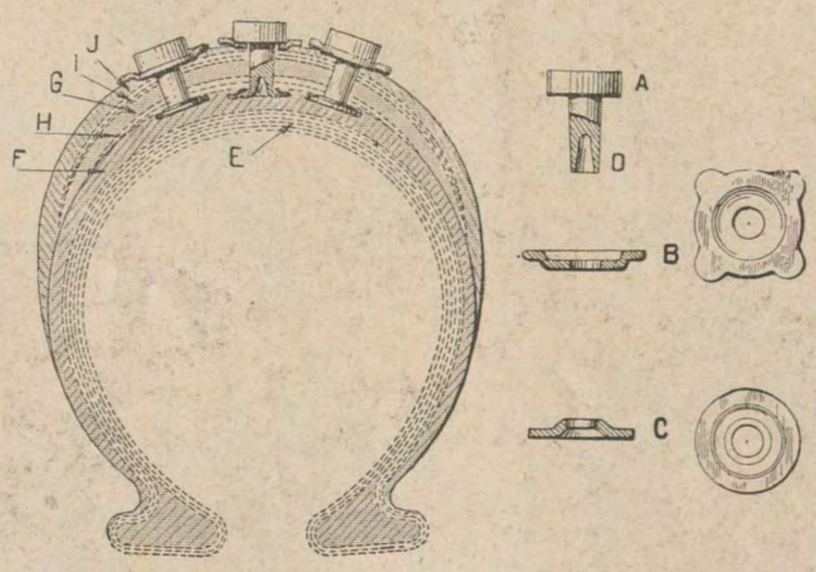


Renaux, 1er de la 6e catégorie de la Coupe du « Matin ».

Plus forte moyenne de l'épreuve sans pénalisation. Sur 40 chevx Mercédès et Rouge Ferré Continental.



Un pneu continental Rouge Ferré complet.



Coupe du pneu Rouge Ferré Continental et détail d'un rivet.

A, tête du rivet.—B, rondelle placée sous la tête. — C, rondelle placée au pied avant sertissage de la queue D du rivet. —E, toiles formant la carcasse. — F, épaisseur de gomme formant matelas pour les rivets. — G, couche de gomme interposée entre deux courroies H, I, servant à maintenir les rivets en place et à résister à l'effort d'arrachement. — J, couche de caoutchouc protectrice des toiles de la courroie.

malgré la plus grande vulnérabilité des pneux lisses aux atteintes des multiples armes de la route, ils étaient d'un emploi beaucoup moins onéreux que celui des enveloppes antidérapantes qui, surchauffées dans leurs ceintures de cuir, éclataient trop souvent.

L'idéal était de donner au pneu une armure qui ne lui fût en aucun cas une gêne et tout à fait aussi souple que lui-même.

La maison Continental n'hésita pas, elle entreprit de ferrer le pneu sans recourir à l'emploi du cuir. Après trois années de persistants efforts, qui surmontèrent toutes les difficultés, elle produisait son célèbre Rouge Ferré, le premier antidérapant sans cuir.

On sait quelle sensation fit dans le monde de l'automobile l'apparition du nouveau-né de Continental. Il enthousiasma par son seul aspect les techniciens, qui ne cachèrent pas l'admiration que leur causait la conception d'une nouvelle armure antidérapante, qui moulait à la façon d'une cotte de mailles, le pneu dans ses moindres ondulations.

Dans la pratique, le Continental Rouge Ferré confirme amplement tout ce qu'il promettait théoriquement. Rappelons, pour l'exemple, quelques-unes des superbes performances qu'il accomplit en 1906. Tout d'abord, au concours de l'Automobile Club de Touraine, il contribua puissamment à la victoire des voitures Brouhot dans la 4e catégorie, des voitures Hérald dans l'épreuve de régularité et de la voiture Delahaye dans la 6e catégorie et dans l'épreuve d'endurance de 450 kilomètres. La Coupe Herkomer, disputée sur un très dur parcours de 1.600 kilomètres, fut également pour le Rouge Ferré l'occasion d'un succès unique, puisque le gagnant et neuf autres concurrents, se classèrent, grâce à lui, dans onze les premiers. Dans la Coupe du *Matin*, la plus grande épreuve de tourisme de l'année, le Rouge Ferré triompha de nouveau, avec M. Renaux qui, sur sa 40 chevaux, se classa 1er de la 6e catégorie, couvrant sans pénalisation les 6.000 kilomètres du parcours en réalisant la plus forte moyenne de l'épreuve. Dans la Coupe d'Auvergne, les Rouges Ferrés contribuèrent beaucoup à la victoire de M. Feuillet, dont la voiture Brouhot se classe première de la 6e catégorie. Par mauvais temps et sur la côte très dure de Gaillon, le Rouge Ferré montra une fois de plus toutes ses qualités en collaborant pour une grande part à la victoire de M. Demogeot sur 100-chevaux Darracq dans la catégorie des voiturettes légères de course, et de M. Vitton sur Rochet-Schneider, qui obtint la première place du classement général des touristes. Le Rouge Ferré clôtura dignement la saison dans le Meeting d'Origny-Sainte-Benoîte en faisant obtenir la première place : à M. Demogeot, sur 100-chevaux Darracq, dans la catégorie des voitures légères de course; à M Vivet, sur 40-chevaux Darracq, dans la catégorie des voiturettes; au baron Petiet, sur voiture Ariès, dans la 3e catégorie des touristes, et à M. Henri Depasse, sur Martini, dans la 4e catégorie des touristes.

Les qualités exceptionnelles de ce bandage sont d'ailleurs maintenant bien connues des constructeurs, et c'est pour cette raison que, dans une épreuve comme la Targa Florio, disputée sur des routes très mauvaises, par une température élevée, les voitures Gobron, de Faure et de Dureste, les Delucca-Daimler, les Pilain, et les Ajax n'hésitèrent pas à employer les Rouges Ferrés qui s'imposaient, étant donné les conditions dans lesquelles était disputée l'épreuve. Tous les conducteurs de ces voitures déclarèrent d'ailleurs émerveillés de la résistance de leurs bandages.

Ces expériences répétées démontrèrent que le Continental Rouge Ferré donnait même plus qu'on avait promis en son nom, puisqu'il fut toujours constaté d'une façon certaine que tout en étant admirablement armé, il chauffait moins que le pneu ordinaire. Le coureur Baras, en faisant des essais préliminaires au Circuit de la Sarthe, fut un des premiers à signaler cette particularité si avantageuse du Continental Rouge Ferré.

Que conclure de cet exposé, sinon que la question du pneumatique à adopter pour l'été est absolument résolue, puisque, par l'emploi du Continental Rouge-Ferré, le chauffeur se garantit, dans la plus grande mesure, des crevaisons, des éclatements, des dérapages ?

Notons, pour terminer, que la maison Continental est toujours heureuse de recevoir à son siège social, 146, avenue Malakoff, tous les chauffeurs qui ont des renseignements à lui demander sur les modèles qu'elle produit, et de leur fournir au Bureau de tourisme qu'elle a spécialement installé, toutes les indications qui leur sont nécessaires pour les excursions ou voyages qu'ils projettent. ARGUS.

BLOC-NOTES

Nous engageons nos lecteurs à collaborer à cette page en nous envoyant des documents sportifs intéressants.

AUTOMOBILE | CYCLISME | RÉSULTATS TECHNIQUES | ATHLÉTISME | HIPPISME

Curieuse façon de faire les essais avec les châssis en Amérique; passage de fossés et même de cours d'eau.

EXCÈS DE VITESSE

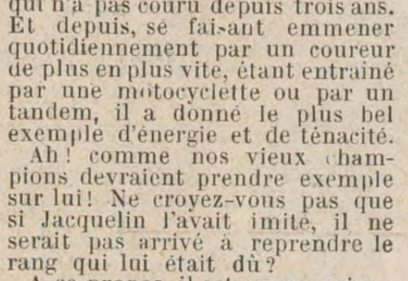
Toute personne qui fait de l'automobile, eut-elle une deux-chevaux trois quarts, est toujours exposée a la facheuse contravention pour excès de vitesse, et cela, alors même qu'elle s'y attend le moins et que son allure le lui fait moins prévoir. S'il faut avouer que certains chauffeurs trop enthousiastes dépassent le douze à l'heure, il est curieux de voir de braves agents faire office de chronométreurs à vue de nez et parfois avec un zèle malheureux. Tel celui qui vous assure avec toute la tranquille assurance et l'invincible entêtement d'un représentant de la loi, que vous faites du quarante à l'heure, en montant l'avenue des Champs-Elysées sur une 8/10 affligée d'une carrosserie limousine. Ils ont l'œil ! A ce sujet il leur est arrivé plus d'une histoire ennuyeuse et plus d'une contestation, qui ne s'est pas toujours terminée à leur avantage.

Un agent arrêtant un chauffeur et, lui dressant contravention, assurait dans son rapport l'avoir vu faire du cinquante à l'heure. Le malheureux délinquant ahuri court au poste, se révolte et prouve, clair comme le jour, que sa voiture ne peut faire que du trente en palier. C'était désagréable pour l'autorité et il était pénible pour les petits tyrans que sont les agents cyclistes d'avouer qu'ils s'étaient trompés.

Aussi, pour remédier à cet état de choses, ne marquent-ils plus jamais la vitesse ; ils se contentent d'écrire tout simplement la phrase lapidaire « vitesse excessive » Et c'est sans appel. A moins toutefois qu'on ait d'habiles influences, comme ce premier secrétaire de légation bien connu des agents cyclistes de son arrondissement, qui lui avaient déjà dressé de multiples contraventions pour excès de vitesse. Toujours il était arrivé à en sortir indemne, mais, craignant que la chose tournât mal, sous un fallacieux prétexte, il se procura leurs noms et, huit jours après, chacun d'eux recevait une vague médaille d'un pays lointain.

Il paraît, que depuis lors, aucun de ces agents si opportunément distingués, ne trouve exagérée la vitesse du fin diplomate.

F.-A. Wheel.



Deux vieux toujours jeunes : l'ex-champion Jacquelin lance Mayer pour un tour d'honneur à Lisbonne.

LE NÈGRE CONTINUE

Au premier abord, on pouvait craindre que le célèbre Major Taylor ne soit pas en forme au moment de son match avec Poulain Mais ceux qui l'ont vu travailler à l'entraînement ont la plus grande confiance en lui. Depuis qu'il s'est remis en piste, tous les jours on l'a vu fournir un dur labeur. La première fois, il parvint à parcourir les 200 mètres en 13 secondes, performance absolument extraordinaire chez un homme qui n'a pas couru depuis trois ans. Et depuis, se faisant emmener quotidiennement par un coureur de plus en plus vite, étant entraîné par une motocyclette ou par un tandem, il a donné le plus bel exemple d'énergie et de ténacité.

Ah ! comme nos vieux champions devraient prendre exemple sur lui ! Ne croyez-vous pas que si Jacquelin l'avait imité, il ne serait pas arrivé à reprendre le rang qui lui était dû ?

A ce propos, il est assez curieux de connaître l'opinion de Major Taylor sur nos sprinters. Il prétend que Jacquelin est le meilleur homme que nous ayons jamais eu. Il émet des doutes sur la valeur de Poulain. Il le trouve trop petit et prétend que sa musculature est trop réduite pour lui permettre de démarrer d'une façon puissante, tandis que Jacquelin possédait toutes les qualités nécessaires pour être un coureur accompli. Malheureusement, Major Taylor peut être encore Major Taylor, parce qu'il songe plus a son métier qu'au plaisir, tandis que Jacquelin est bien définitivement l'ex-champion Jacquelin.

Jacques Mortane.

Du 18 au 25 avril.

AUTOMOBILE

Jeudi 18 avril.

La Coupe des voiturettes (300 kilom.) : 1. Naudin (Sizaire et Naudin), en 7 h. 47 m. 9 s. 3/5 ; 2. Florio (De Dion-Bouton), en 8 h. 2 m. 24 s. ; 3. Stabile (De Dion-Bouton), en 9 h. 10 m. 45 s.

Dimanche 21 avril.

La Targa Florio : 1. Nazzaro (Fiat), en 8 h. 17 m. 38 s. ; 2. Lancia (Fiat), en 8 h. 29 m. 29 s. ; 3. Fabry (Itala), en 8 h. 32 m. 47 s. ; 4. Duray (Lorraine-Diétrich), en 8 h. 39 m. 7 s. ; 5. Cagnoen, 8 h. 39 m. 16 s. 6. Gabriel (Lorraine-Diétrich), en 8 h. 41 m. 45 s.

CYCLISME

Dimanche 21 avril.

Parc des Princes. — *Grand Prix de Boulogne* (100 kilom. avec entraîneurs) : 1. Darragon (1 h. 20 m. 31 s.), 2. Butler, 3. Dussot, 4. Bruni, 5. Simar.

ATHLÉTISME

Vendredi 19 avril.

Salle Wagram. — *Match entre Chabrier et Jack Roberts* : Au bout de trois rounds, Roberts est knock-out.

HIPPISME

Vendredi 19 avril.

Maisons. — *Prix Pénélope* (2.000 m.) : 1. Ali Mine, a M. Joubert (Hardy), 2. Musotte, 3. Olive. (14 partants.)

Dimanche 21 avril.

Longchamp. — *Prix des Cars* (2.000 m.) : 1. Pamphile, à M. de Gheest (Reiff) ; 2. Ababoum, 3. Sans-Souci. (6 partants.)

Cinquantième Prix Biennal (2.000 m.) : 1. Calomel, à M. Aumont (Cormack) ; 2. Ouadi-Halfa, 3. Bon (9 partants).

La Coupe (3.000 m.) : 1. Moulins la Marche, à M. Lieux (Parfrement) ; 2. Querido, 3. Luzerne. (10 partants.)

Mardi 23 avril.

Maisons. — *Prix Miss Gladiator* (3.200 m.) : 1. Allegro, à M. Prat (Rausch) ; 2. Jasmin, 3. Orion (7 partants.)

ESCRIME

Le samedi 20 avril a été donné au German Gymnasium de Londres le match de fleuret, qu'ici même nous avions annoncé, pour le Championnat du monde de dames, entre Mme P. Vigny et Miss Elwell. Miss Elwell, championne d'Angleterre, a été battue en cinq coups de bouton contre zéro par Mme P. Vigny.

Les équipes française et italienne qui ont disputé le match d'escrime de Monte-Carlo remporté par notre team, par 13 touches à 16.

BON EXEMPLE

Pendant la saison des courses à pied, nos sportsmen en tous genres reçoivent un bel exemple et un grand enseignement : ils voient des athlètes s'entraîner ! C'est là un spectacle réconfortant et qui chez nous, n'est vraiment pas banal

Notre pratique des sports athlétiques ne comporte pas d'entraînement en général. C'est même en cela qu'elle se distingue de celle des autres nations. Et c'est par elle que nous arrivons à des résultats curieux et qu'il nous est donné de voir de vaillants sportsmen exercer un même sport depuis dix ans, sans réussir à faire montre de progrès appréciables.

Nous ne nous entraînons jamais à jouer au footbal, au hockey, au tennis. J'entends que nous ne nous adonnons à aucun travail profitable et méthodique destiné a accroître régulièrement notre valeur dans la pratique de ces divertissements. Il nous paraît que nous avons de naissance des clartés suffisantes pour y briller sans effort et que nous connaissons par atavisme le maniement d'une raquette, d'une crosse ou d'un ballon.

Les gentlemen qui courent à pied raisonnent avec plus de justesse. Ils admettent que la victoire s'achète au prix de quelques efforts ; et, le matin ou le soir, ils travaillent dans la solitude. Il est vrai qu'ils sont méprisés par les autres catégories d'athlètes, précisément à cause de la peine qu'ils se donnent, et ils sont peu nombreux parce que la vue de leur labeur est, paraît-il, décourageante.

Fernand Bidault.

Le Prix d'Encouragement disputé à Tananarive, réservé aux indigènes, a été gagné par Zourah, montée par Ranarivelo.

LES SUITES D'UN INCIDENT

Il paraît qu'à Saint-Cloud on est en voie de doter la pratique des courses d'un nouveau perfectionnement. Il s'agit d'établir un signal visible de partout et destiné a éveiller en temps opportun l'attention du public, lorsque certaines circonstances semblent l'exiger. Le choix de ce signal a donné lieu à une étude approfondie, dont j'ai pu surprendre quelques détails. On avait d'abord pensé tout simplement à édifier au milieu de la pelouse une sorte de bûcher, qu'il aurait suffi d'allumer au moyen d'un courant électrique. On a repoussé cette idée, craignant d'être accusé de plagiat,

Une autre proposition tendait à faire disposer sur tous les points de l'hippodrome des phonographes dont le mécanisme eût été commandé de l'enceinte du pesage ; elle fut écartée lorsqu'on eut appris qu'elle avait été inspirée par un marchand de phonographes, avide de repasser ses rossignols Je crois savoir qu'on se décidera à faire construire une sorte de minaret, d'où un muezzin, appointé par la Société, vous invitera non pas à prier, mais à aller changer vos tickets aux guichets du mutuel.

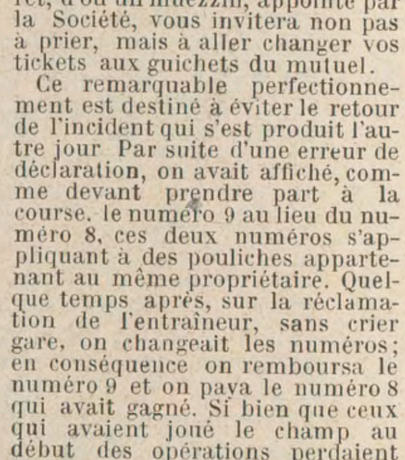
Ce remarquable perfectionnement est destiné à éviter le retour de l'incident qui s'est produit l'autre jour Par suite d'une erreur de déclaration, on avait affiché, comme devant prendre part à la course, le numéro 9 au lieu du numéro 8, ces deux numéros s'appliquant à des pouliches appartenant au même propriétaire. Quelque temps après, sur la réclamation de l'entraîneur, sans crier gare, on changeait les numéros ; en conséquence on remboursa le numéro 9 et on paya le numéro 8 qui avait gagné. Si bien que ceux qui avaient joué le champ au début des opérations perdaient 100 francs, au lieu de gagner 237 francs comme ils étaient en droit de l'escompter. On aurait pu, du reste, appliquer le règlement qui fixe qu' « aucun cheval ne peut prendre part à la course s'il n'a pas été déclaré comme partant, conformément aux prescriptions. » Mais, dira-t-on, si le règlement suffit, quel besoin de perfectionnement ?

Boïard.

Le métier de photographe n'est pas toujours exempt de péril : notre photographe Simons à Monaco prenait des clichés dans une frêle barque et faillit même se noyer.

UNE NOUVELLE VICTOIRE DE RAGUENEAU

Notre meilleur coureur de cross-country, qui n'a jamais été battu que lorsqu'il était souffrant, Ragueneau, vient de triompher à nouveau en Allemagne. Il a remporté le Marathon Allemand, battant le second de 30 mètres. Notre photographie montre l'enthousiasme qu'il a provoqué auprès de nos voisins d'outre-Rhin.



De retour de l'exercice, le matin, les chevaux de course, avant de rentrer dans leur box' prennent une douche salutaire.

LA CARRIÈRE DE MAINTENON

Le crack de l'année 1906 vient de claquer à l'exercice — Une carrière bien remplie : Dix victoires consécutives — Un chiffre de gains fabuleux — Récompense : le Haras

On sait que, généralement, lorsqu'une célébrité quelconque arrive aux environs du moment où elle peut normalement disparaître, les salles de rédaction possèdent en réserve un article nécrologique tout prêt à passer. Je puis vous assurer que cela n'était pas le cas de Maintenon : avec la résistance dont il avait fait preuve, nous nous attendions à lui voir fournir une superbe carrière de quatre ans. Et cependant, l'événement nous a donné un démenti : Maintenon est tombé boiteux pendant son travail. Après avoir été déclaré forfait dans tous ses engagements, il a été envoyé au Haras de Villebon, où il va commencer sa carrière d'étalon. C'est donc un article demi-nécrologique, que je dois vous apporter ; puisque, s'il est mort pour le turf, ses produits, d'ici quelques années, sauront peut-être y perpétuer son glorieux souvenir.

Maintenon a été acheté yearling par M. Vanderbilt au Tattersall, à Deauville, pour 23.100 francs. Il est né et a été élevé au haras du Perray, chez M. Gaston Dreyfus. Son père, le Sagittaire, est le célèbre étalon du marquis de Ganay. Quant à sa mère, Marcia, quoique née en Angleterre, elle est d'origine française en ligne maternelle ; en effet, sa mère Primavera était fille d'une jument française, Opaline, qui remonte, par Ouvreuse et Ouverture, à Georgina, propre sœur de Lydia, gagnante du Jockey Club de 1837.

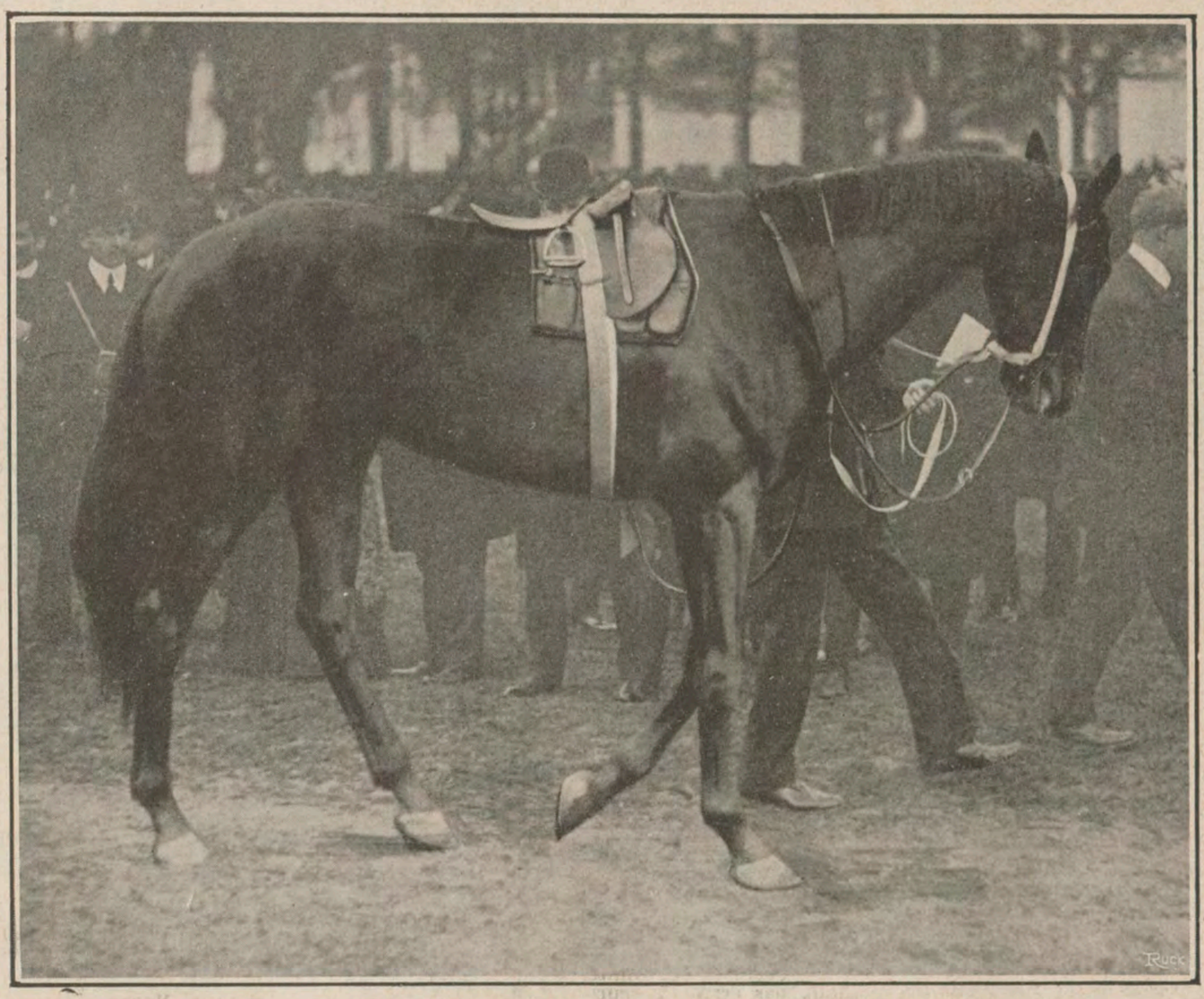
Les débuts de Maintenon Maintenon n'a pas paru en public à deux ans; et, bien qu'il ait débuté de bonne heure, sa forme fut assez tardive. La première course qu'il disputa fut le Prix Delatre, couru le 28 mars à Maisons-Laffitte.

Il se plaça troisième, derrière Montlieu et Pascal, précédant Querido et Eider, quatrième et cinquième. Dans le Prix de Guiche, il fut encore troisième, derrière Moulins La Marche et Saint Elme. Sa première victoire fut remportée le 8 avril, dans le Prix Hocquart, sur 2.400 mètres. Il triompha dans un style si brillant que l'on put dire qu'il y avait eu, en réalité, deux courses, l'une pour la première place, qui fut un walk over; l'autre pour la seconde place. Il est vrai que ses suivants immédiats étaient Saïtaphernès, Marly, Niche et aussi Saint Elme.

Sur les 1.600 mètres de la Poule des poulains, il échoua d'une longueur contre Eider, doué d'une remarquable pointe de vitesse. Enfin, dans le Prix Daru, il fut battu par Crillon, dont la carrière fut trop éphémère pour qu'on pût apprécier cette performance à sa juste valeur. A partir de ce moment, Maintenon nous fait assister à une suite de succès, interrompue seulement par sa défaillance du Grand Prix, à laquelle on a cherché bien des explications sans pouvoir en trouver une nettement satisfaisante. Ce sont tour à tour le Prix Lupin, le Prix du Jockey-Club, puis, après le Grand Prix, le Prix du Président de la République et le Prix Monarque, à Maisons, le Prix de Longchamp, le Prix Guillaume le Conquérant et le Grand Prix à Deauville, le prix Royal Oak, la Coupe d'Or, et enfin le Prix du Conseil municipal, qui clôt sa carrière de trois ans. A cette série de huit victoires consécutives, il en ajoute encore deux cette année : le Prix des Sablons et le Prix Eugène Adam. Et finalement, il échoue dans le Biennal, contre Quérido, qu'il a toujours devancé en 1906. On peut voir là, du reste, maintenant, les premiers symptômes de l'accident qui devait l'arrêter quelques jours après.

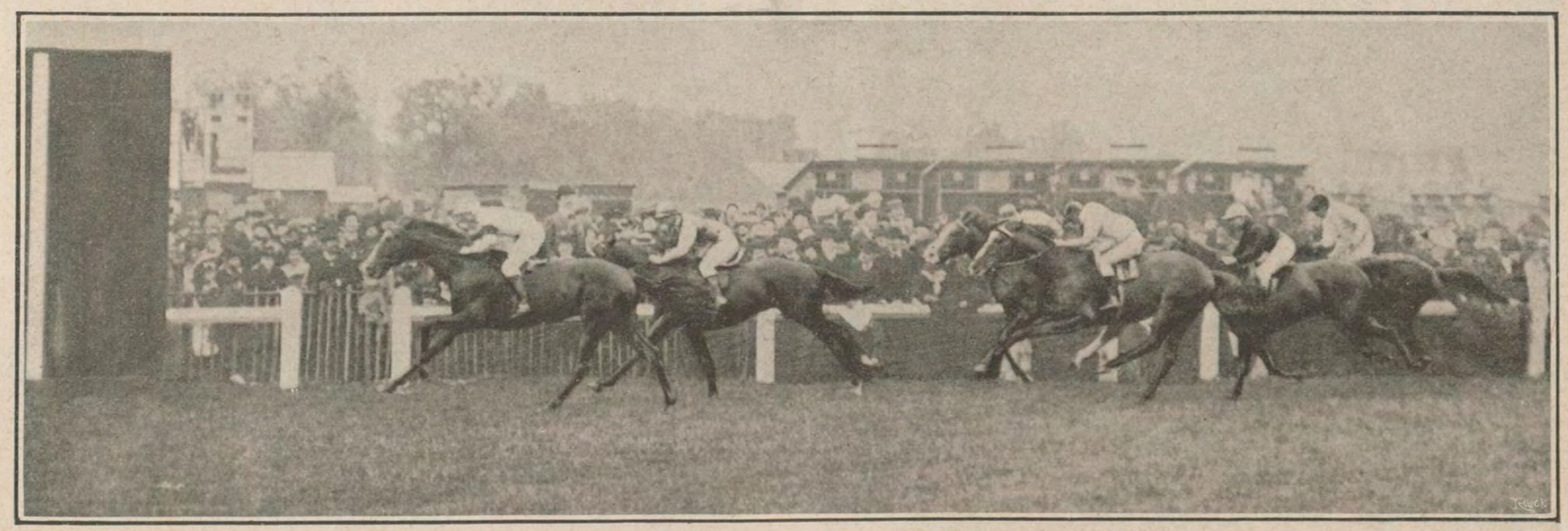
Ainsi, sur 19 courses disputées, il en a gagné 13 et s'est placé trois fois second et deux fois troisième. Ses gains s'élèvent à 908.525 francs, dont 841.025 à trois ans. Les devanciers, Finasseur, Ajax et Perth, ont atteint dans leur troisième année 617.970, 638.525 et 697.175.

René Riondet.



La dernière photographie de Maintenon.

Le célèbre cheval de M. W. K. Vanderbilt, par Le Sagittaire et Marcia, a terminé sa carrière de courses par une défaite, succombant derrière Quérido, dans le 49e Prix Biennal, le 14 avril, à Longchamp.



Maintenon Querido Eider Narvaez

L'arrivée du Prix du Jockey-Club en 1906.

L'une des plus éclatantes victoires de Maintenon au cours de sa carrière de trois ans. La lutte se circonscrivait entre Quérido, son dernier vainqueur, et lui. Le cheval de M. W. K. Vanderbilt réussissait à prendre 3/4 de longueur dans les derniers mètres.

DE MAISONS-LAFFITTE A LONGCHAMP

Les outsiders se succèdent avec quelques interruptions ✍ Une éclosion de sérieux compétiteurs ✍ Une bonne pouliche ✍ Les épreuves de demain : les Poules d'Essai, le Prix Rainbow ✍ ✍ ✍ ✍ ✍ ✍ ✍ ✍ ✍ ✍ ✍

Les semaines, les jours, les courses se suivent et se ressemblent. Ou plutôt elles offrent pour le moment un caractère commun; c'est l'excellente forme des outsiders par rapport à celle des favoris. Et cependant, la note générale est beaucoup moins triste que ces jours derniers; il ne faut pas s'en étonner; car, si nous avons vu quelques défaillances, nous avons surtout eu le plaisir d'assister à des révélations ou à des réhabilitations, qui nous ont permis de reprendre confiance pour l'avenir.

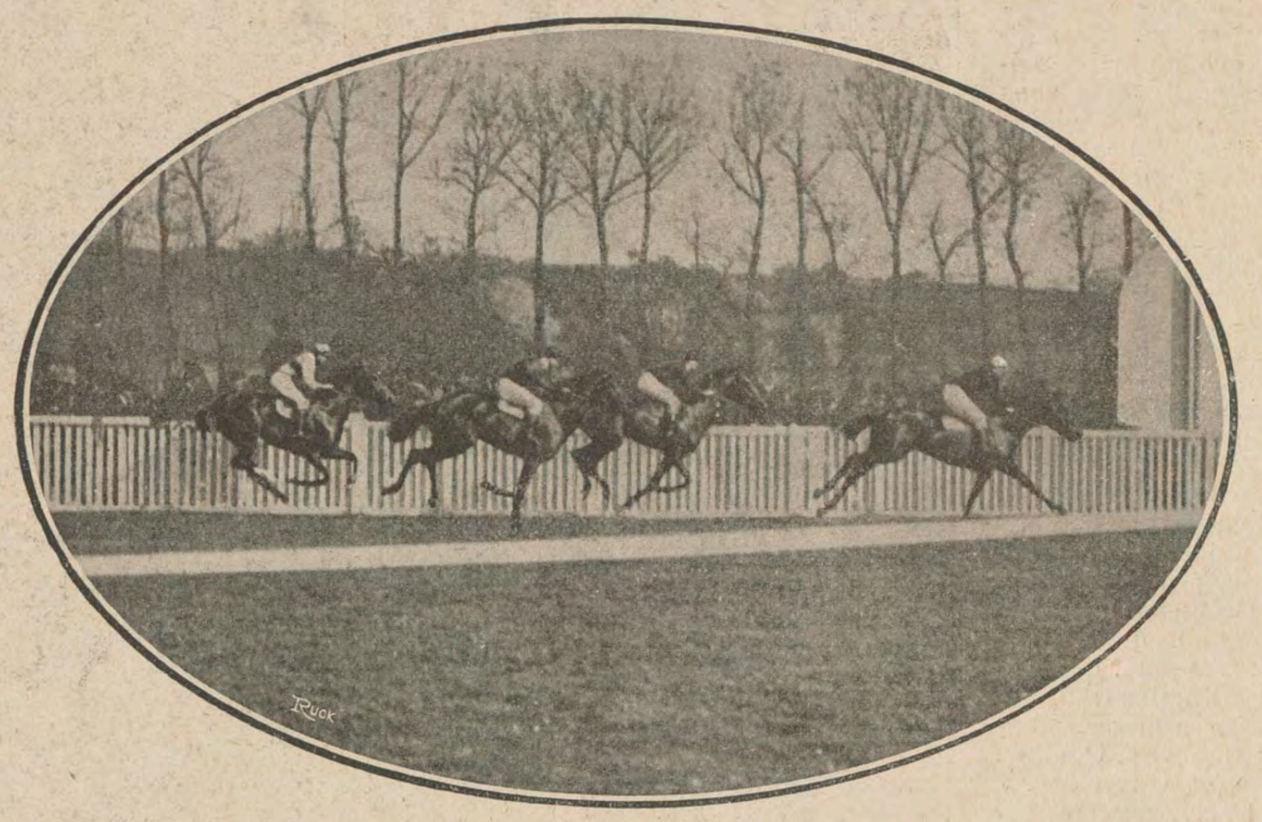
Cela a commencé par les débuts de Le Radium II, un joli poulain par Fourire et Ma Rebaza, et par la belle performance d'Allegro devant Jasmin, performance dont les places d'Orion, de Roncal et de Montjoie derrière les deux premiers semblent garantir l'exactitude. Puis, nous avons eu la rentrée victorieuse de Tinto devant le débutant Idlebury, troisième qui nous a montré deux excellents poulains; la place de Grenat II qui s'est intercalé entre eux deux offre plus de relief à la suite du Prix de Sèvres dans lequel ce même Grenat précédait Dihor, Parnes et Interlaken.

Enfin, sur les 2.900 mètres du Prix Stuart, la victoire de Mon Général à 3/4 de longueur devant Claudia, nettement détachée des autres, nous prouva que l'une a retrouvé sa forme de l'an dernier et que l'autre était en grand progrès. Claudia se présentait ainsi comme la seule pouliche ayant figuré contre les mâles. Mais le Prix Noailles nous réservait une surprise, et une excellente surprise, je crois. Cette course, qui, depuis dix ans, avait été l'apanage des mâles, est échue à une pouliche très plaisante. La Serqueuse, qui a triomphé dans un style superbe. Elle y battait All Mine, dont les progrès sont évidents depuis le handicap Optional, et les poulains Brasero, Ben, Arga et le Connétable II. Voilà donc d'ores et déjà une favorite pour le Prix de Diane. Le Prix de Sèvres a été pour Bigoun, qui a gagné complètement arrêté, après avoir manqué le départ de dix longueurs; enfin Cora s'est promenée devant ses congénères du Prix de Saint-James.

L'épreuve réservée aux chevaux âgés était le Prix du Cadran, dans lequel nous devions voir Maintenon faire ses preuves sur la distance. Le malheureux accident qui a entraîné son retrait nous a permis d'assister à une course spécialement serrée.

Bien que n'étant pas des étoiles de première grandeur, les concurrents ont fait preuve d'un courage remarquable; sur ce parcours de 4.200 mètres, à 100 mètres du poteau, l'issue de la lutte était indécise et l'arrivée a été si disputée, que les quatre premiers étaient respectivement séparés par des intervalles d'une tête, une encolure et une demi-longueur. Le gagnant, Ris Orangis, est rentré boiteux; et le quatrième, Eider, peut invoquer l'excuse d'une bousculade très sérieuse à l'entrée de la ligne droite.

La semaine va être très intéressante : jeudi, Longchamp nous offrira le Prix Greffulhe et le Prix Rieussec; vendredi, ce sera, à Maisons, le prix Edgard de la Charme; enfin, dimanche, les Poules d'Essai. Il est difficile, parmi le nombre des concurrents engagés, de démêler ce qui pourra sortir de celles-ci. Il semble, cependant, qu'on puisse trouver bien



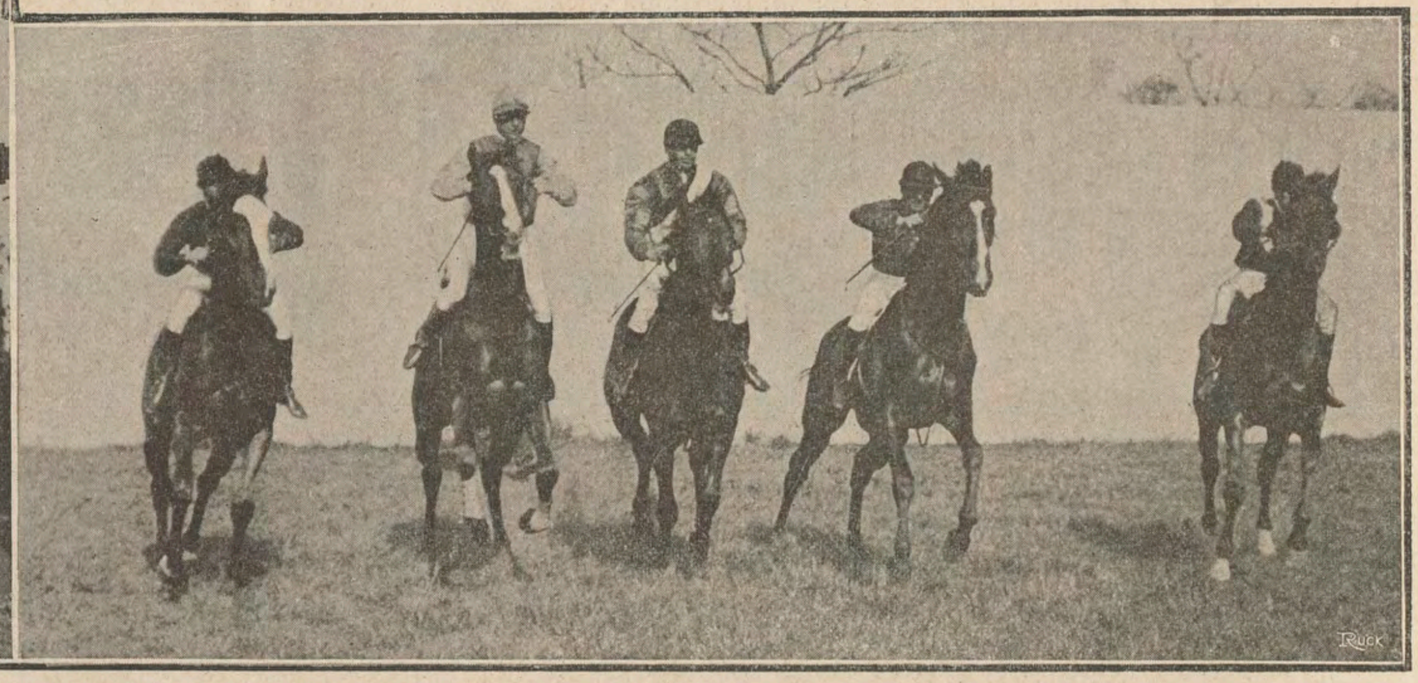
Roncal Orion Jasmin Allegro

L'arrivée du Prix Miss Gladiator.

Cette épreuve, disputée à Maisons-Laffitte pour la première fois le 23 avril, dotée d'un prix de 20.000 francs et courue sur 2.200 mètres, est revenue à Allegro, à M. J. Prat (Ransch), qui l'emportait d'une longueur et demie sur Jasmin (O'Connor).

M. H. des Cordes, au départ au Tremblay.

M. H. des Cordes est, depuis le commencement de la saison, aide-starter de la Société de Sport de France. Le 21 avril, il a donné les départs à Longchamp, M. Figès étant indisposé.



Saint-Léonard Tyrol Scarabée Arabie Tagliamento

Le départ du Prix Pétrarch (2.000 mètres), au Tremblay, le 24 avril.

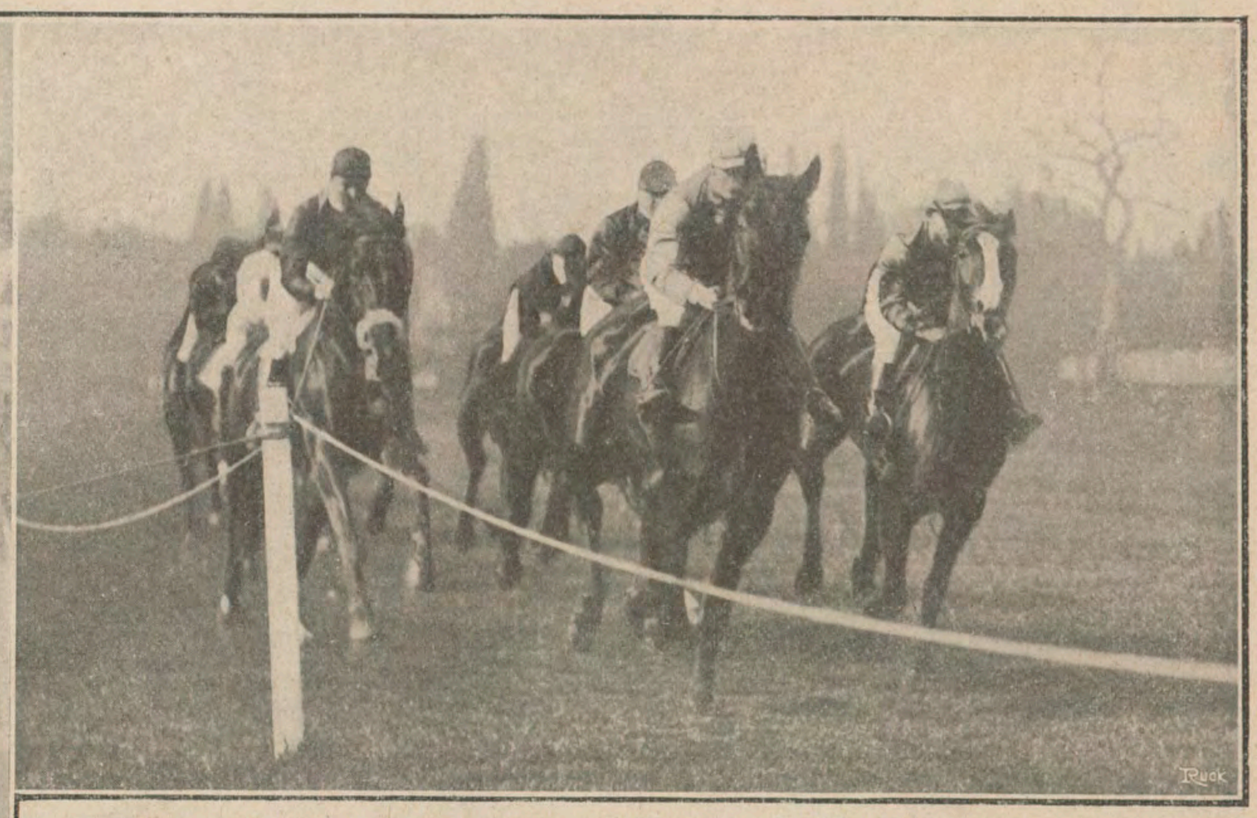
Tagliamento s'est élancé en tête, devant son compagnon d'écurie Saint-Léonard, Arabie, Tyrol et Scarabée. Dans la ligne droite, Arabie fléchissait; Tyrol se rapprochait, mais l'écurie Murat était maîtresse de la course. Tagliamento battait Saint-Léonard d'une demi-longueur, Tyrol, troisième, à deux longueurs et demie devant Arabie.

La Serqueuse, gagnante du Prix Noailles.

Le Prix Noailles (Poule des Produits) a été gagné par La Serqueuse, par Saint Damien et Sagesse, au comte de Moltke-Hwitfeldt, montée par O'Connor.

de la Poule des pouliches : Lida. Hélène, Martona, Imperia, Péroraison, Queenic, Second Light, Ad Gloriam et Jolly Peach paraissent, pour le moment, mal qualifiées pour défendre l'élevage national contre les prétentions de la pouliche italienne, Madrée, au comte Scheibler, dont on dit beaucoup de bien. La Poule des poulains sera certainement plus intéressante. Nous y reverrons Ouadi Halfa, probablement plus prêt que dans le Biennal ; puis My Pet, plus à l'aise que sur la distance du Prix Hocquart ; et peut-être aussi Ben. Tinto, Pitti, Bravo et Allegro. On peut encore espérer assister aux débuts de Monsieur Bergeret, le demi-frère de Maintenon. Le Prix Rainbow, sur 5.000 mètres, en l'absence probable de Brisecœur, sera l'occasion pour Monsieur Périchon de nous prouver qu'il a réalisé les espoirs fondés sur lui l'an dernier pour tenir la distance.

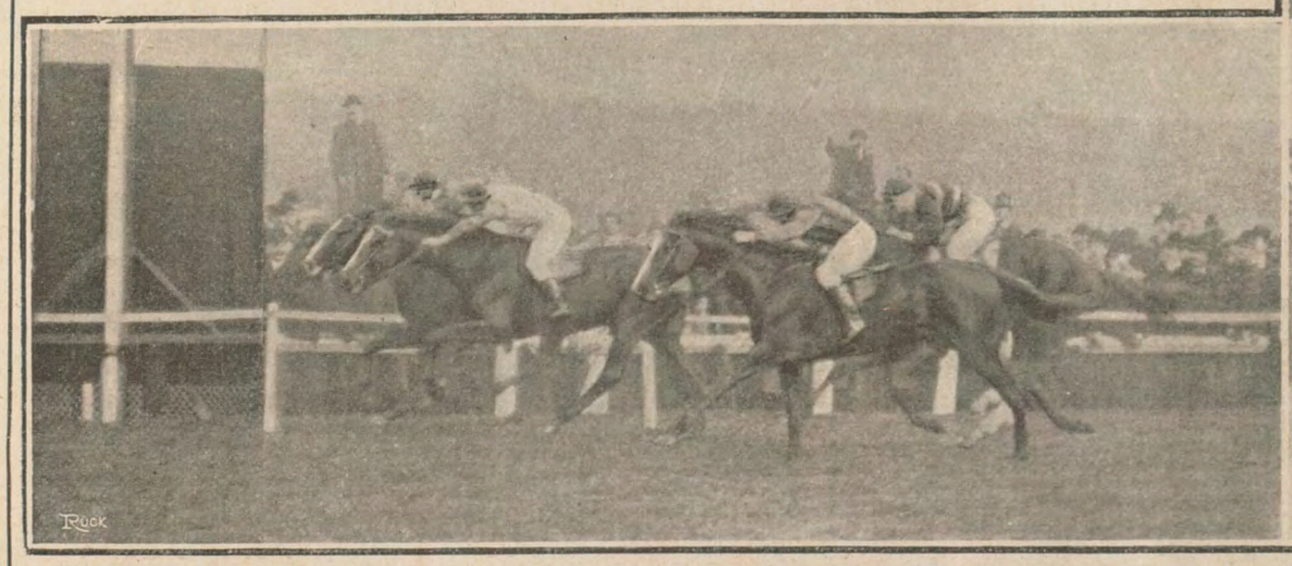
BOÏARD.



Ben All Mine Arga Olive La Serqueuse Morning Call Brasero

Un passage du Prix Noailles (2.400 mètres, 30.000 francs. Longchamp 28 avril).

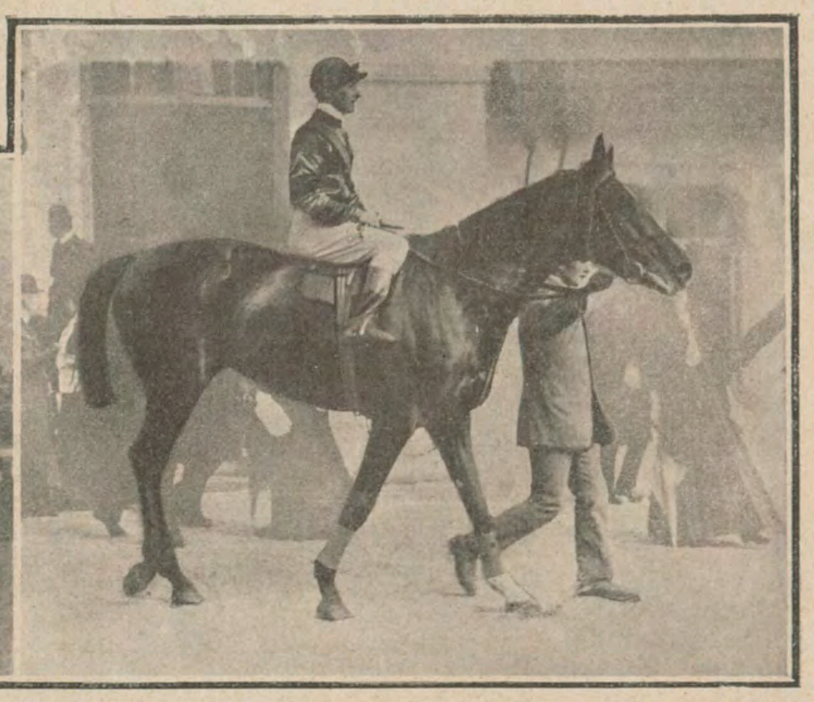
Morning Call a mené au début. Dans le dernier tournant, Arga rejoignait les leaders et bientôt All Mine la dépassait. Elle semblait gagner, lorsque La Serqueuse, très bien montée par O'Connor, dans un rush brillant l'emportait définitivement de 2 longueurs, All Mine précédait Brasero d'une longueur.



Ris Orangis Narvaez Saint-Leonard Eider

L'arrivée du Prix du Cadran (4.200 mètres, 30.000 fr. Longchamp 28 avril).

Premier Pas II a mené devant Ris Orangis. Dans la montée, ils se détachaient. A la porte de Boulogne, Eider, Saint-Léonard et Narvaez revenaient et serraient de près Ris Orangis. Au dernier tournant, une bousculade se produisait et Eider était jeté dans les piquets. Ris Orangis et Narvaez entamaient la lutte, et Ris Orangis triomphait d'une tête.



Ris Orangis, gagnant du Prix du Cadran.

Ris Orangis, par Polygone et Rejoice, à M. Veil-Picard, monté par Cormack, a remporté le Prix du Cadran après une fin de course des plus émotionnantes.

NOTES DES ÉDITEURS

Nous préparons, à l'occasion du Grand Prix de l'A. C. F., un numéro exceptionnel, qui fera sensation. Ce numéro, qui paraîtra à la date du 29 juin, remplacera le numéro ordinaire de la semaine. Il sera entièrement consacré à l'automobile et contiendra, outre les renseignements les plus complets sur le Grand Prix, une série d'articles signés des noms les plus célèbres dans l'histoire du Sport. Il sera présenté sous une couverture en deux couleurs due à Lelong, et nous ne doutons pas qu'il ne rencontre le même succès que notre numéro Salon-Noël, auprès de nos lecteurs et de nos clients.

Nous publierons dans notre prochain numéro un article d'un des coureurs français qui ont pris part à la Targa Florio et qui expliquera pourquoi, pour la première fois depuis des années, les voitures françaises connurent la défaite.

Voici les tarifs de la photographie *Femina*, 90, av. des Champs-Elysées.

1° Cartes visite grand format :
Les douze. . . . . 30 fr. 2 poses. | Les six. . . . . 20 fr. 2 poses.
2° Cartes gravure ancienne :
Les douze. . . . . 60 fr. 2 poses. | Les six. . . . . 30 fr. 2 poses.
3° Cartes format album grand format :
Les douze. . . . . 60 fr. 2 poses. | Les six. . . . . 40 fr. 2 poses.
4° Cartes gravure ancienne :
Les douze. . . . . 80 fr. 2 poses. | Les six. . . . . 40 fr. 2 poses.
5° Grand format 18×24 :
Les douze. . . . . 150 fr. 2 poses. | Les six. . . . . 90 fr. 2 poses.
6° Grand format gravure ancienne :
Les douze. . . . . 200 fr. 2 poses. | Les six. . . . . 110 fr. 2 poses.

Sur ces prix, il est fait une réduction de 10 0/0 aux abonnés des « Publications Pierre Lafitte et Cie » et de 5 0/0 aux lecteurs munis du bon spécial que l'on trouvera à la page IV des annonces.

PIERRE LAFITTE ET Cie.

LA RÉUNION DU BON MARCHÉ

Tison lançant le poids.

Presque tous les dimanches, Tison s'efforce de battre le record du lancement du poids. Il y arrivera très prochainement, sans nul doute. Dimanche dernier, il a projeté le poids à 12 m. 74 (record 12 m. 75).

Un passage de la course de 5.000 mètres.

Cette épreuve, qui avait réuni de nombreux partants, est revenue à Keyser, en 15 m. 19 s. 3/5, battant de 30 mètres de Fleurac, à court d'entraînement. Le classement par équipes a donné la victoire au R. C. F. par 7 points devant le club de Vaugirard second, et le C. A. de Saint-Mandé.

L'Union Sportive du Bon Marché donnait une réunion de courses à pied, dimanche dernier, à la Croix Catelan, sur le terrain du R. C. F. Les épreuves donnèrent lieu à de jolies luttes, surtout le challenge de l'U. S. B. M. interclubs, disputé sur 5.000 mètres.

LE SPORTSMAN ET LA FINANCE

La situation monétaire s'est sensiblement améliorée sur tous les grands marchés du monde, de sorte qu'on est revenu à peu près partout à des conditions normales. Cependant, l'Allemagne emprunte un demi-milliard de francs en 4 0/0 à 99 0/0, c'est-à-dire 1 0/0 au-dessous du pair. N'est-ce pas là une preuve éclatante de la profonde exactitude de la thèse que nous avons soutenue dans ces causeries depuis le premier jour ?

Nous nous sommes élevés de toutes nos forces contre l'abaissement systématique du taux de l'intérêt. Nous avons dit aux capitalistes : on vous prend votre argent à un intérêt dérisoire, ne vous laissez pas faire. On a voulu vous placer des obligations de chemins de fer 2 1/2 0/0 ! Ces fameuses obligations tant vantées de nos grands économistes sont restées dans les coffres-forts des Compagnies, qui voudraient bien, aujourd'hui, les changer en 3 0/0 par un coup de baguette. Malheureusement, en ces matières, le coup de baguette est fort embarrassant.

On a fait monter le Russe 3 0/0 1891 à 90,50 ; il est aux environs de 61 et s'il remonte jamais à 70, ce cours marquera le relèvement définitif et la prospérité de la Russie.

Enfin, voici la puissante Allemagne, le pays qui, depuis trente-cinq ans, a fait les plus immenses progrès économiques, qui concurrence sur tous les marchés du monde l'Angleterre et les Etats-Unis, le voici qui emprunte au-dessus de 4 0/0. Veuillez remarquer que le crédit de l'Allemagne est excellent, qu'il repose sur une situation industrielle très prospère et sur des progrès agricoles très réels que nous ne connaissons pas suffisamment en France.

L'Allemagne trouvera facilement le demi-milliard qu'elle demande, mais nous ne serions pas conséquents avec nous-mêmes si nous engagions nos lecteurs à souscrire.

Nous n'aimons pas le Fonds d'Etat en général, et nous cherchons pour nos clients, des titres très sûrs rapportant plus de 4 0/0.

Nous avons fait une seule exception pour le 3 0/0 *Français*, parce que notre grand fonds national reste le placement idéal pour le rentier français, tant qu'on ne l'aura pas bouleversé. Au cours de 95 fr. il ne rapporte que 3,15 0/0, mais la rente française est pour nous un fonds unique.

Le 4 0/0 *Allemand*, même au pair, ne doit pas lui être comparé. Nous sommes loin de nier sa sécurité, mais, outre qu'il n'appartient pas à l'Epargne Française d'aller grossir le trésor de guerre de Spandau, nous estimons qu'à sortir de France, nos capitaux doivent exiger un intérêt plus fort que 4 0/0,

Plus que jamais, l'argent constitue la plus grande force des temps modernes. La France affaiblie sous d'autres rapports, reste le plus grand réservoir de capitaux disponibles du monde entier ; c'est une force dont elle doit user avec discernement.

Prêtons notre argent à des entreprises industrielles étrangères sous forme d'obligations, pourvu que les garanties soient parfaites et le revenu élevé, si nous ne pouvons pas trouver d'aussi bonnes conditions dans des entreprises nationales. Ce sera servir la cause du progrès général en même temps que nos intérêts privés. Mais prêter aux Etats est se mettre dans une situation inférieure. Si l'Etat est riche, il convertit ; s'il fait de mauvaises finances, il diminue le revenu, et dans l'un et l'autre cas le créancier n'a aucun recours.

Nous répétons donc une fois de plus, à propos de l'emprunt Allemand, que nous ne voyons pas de raisons pour nos clients de mettre en portefeuille des Fonds d'Etats étrangers. En dehors du 3 0/0 et de nos grandes obligations françaises qui forment la base de nos fortunes mobilières et jouent le rôle de billets de banque toujours réalisables, nous estimons qu'ils doivent chercher les revenus vraiment rémunérateurs dans les obligations industrielles de premier ordre. C'est là où est l'avenir, l'augmentation de leurs capitaux, l'assimilation aux grandes questions économiques, aux affaires qui peu à peu deviendront la source des richesses de l'Epargne. Les lecteurs de la *Vie au Grand Air* qui s'intéressent à l'automobile, à la navigation de plaisance, aux sports de tous genres, nous comprendront sans plus d'explications.

Mais — il y a toujours des mais — il faut être bien guidé dans le dédale des questions d'affaires, il faut savoir discerner les bonnes des mauvaises, les sûres des risquées.

Notre premier principe est de n'aborder d'abord que des obligations. Sur ce terrain, la *Revue Internationale des Valeurs de Placement* vous donnera des indications certaines avec documents à l'appui concernant des obligations de toute sécurité rapportant 5 0/0.

PETITE CORRESPONDANCE

H. D. à Nancy. — *L'action* Société pour l'exploitation de distribution d'eau, *dont vous avez lu une note dans le numéro de la* Revue *du 20 avril, présente en dehors des conditions de revenus que vous connaissez, cet intérêt majeur qu'achetée maintenant à 450 francs, elle sera presque certainement remboursée à bref délai à 500 francs. C'est la raison déterminante du conseil que nous vous avons donné. Vous courez, sans risque et en touchant un gros revenu, la chance d'augmenter votre capital de plus de 10 0/0.*

Pour tout ce qui concerne la partie financière : renseignements sur valeurs, ordres de Bourse, paiement de coupons, etc., etc., nos lecteurs sont priés de s'adresser à la

Banque Demmé, Desrousseaux & Cie,
9, rue Pillet-Will, Paris.

Imprimerie de la *Vie au Grand Air*. Paris. — H.-L. MOTTI. *Le Gérant :* JARRIGE.